

# Nautisch beheer

## Kernboodschap



In 2009 halen alle verkeerscentrales voor de scheepvaart in het Schelde-estuarium de norm voor nautische veiligheid. In de periode 2003 – 2009 scoort het werkingsgebied van de verkeerscentrale van Zandvliet over het algemeen minder goed. De Schelde vormt hier een 'flessenhals' en de drukke verkeersintensiteit in de haven van Antwerpen vereist extra aandacht en discipline van alle vaarweggebruikers. De wachttijden die de schepen in 2008 ondervinden op het volledige traject van de opvaart vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de Scheldehavens, is het grootst ter hoogte van de Passage Wandelaar. De wachttijden bij de afvaart

blijken twee keer kleiner te zijn dan bij de opvaart en is hier het grootst aan de kades.

## Waarom deze indicator?

De Langetermijnvisie Schelde-estuarium (LTV, [1]) beoogt in het kader van de prioritaire functie toegankelijkheid van het Schelde-estuarium een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Dankzij een modern, gezamenlijk Vlaams-Nederlands scheepvaartbegeleidingssysteem wordt de vaarweg optimaal benut en de kans op aanvaringen geminimaliseerd.

In 2008 zijn de vier Scheldeverdragen in werking getreden. Eén van die verdragen, het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB, [2]), stelt een evenwaardige bevoegdheid van zowel Nederland als Vlaanderen vast, voor het [nautisch beheer](#) in het Scheldegebied. Het verminderen van de wachttijden voor de scheepvaart en de reductie van het aantal scheepvaartongevallen rekening houdend met de steeds toenemende schaalvergroting staan hierbij centraal.

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, is het hoogste orgaan in de organisatie van het GNB en is verantwoordelijk voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Vanuit deze algemene doelstellingen wordt onder meer gewerkt aan een veiligheidsprogramma bestaande uit verschillende invalshoeken: preventie, zorg voor de externe veiligheid (de risico's voor de omgeving ten gevolge van vervoer van gevaarlijke stoffen over de waterweg), handhaving van de regels, calamiteitenbestrijding en –monitoring. Daarnaast worden ook afspraken gemaakt over de invulling van de 'ketenbenadering'. De ketenbenadering of 'ketenwerking' moet ervoor zorgen dat het traject dat een schip aflegt vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven en omgekeerd, rimpelloos en zonder oponthoud kan verlopen. Een optimale samenwerking, coördinatie en gegevensuitwisseling tussen alle betrokken partijen (de Permanente Commissie, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de verkeersbegeleidingsdiensten, de havenautoriteiten van de Scheldehavens, de loodsdiensten, ...) is hiervoor vereist.

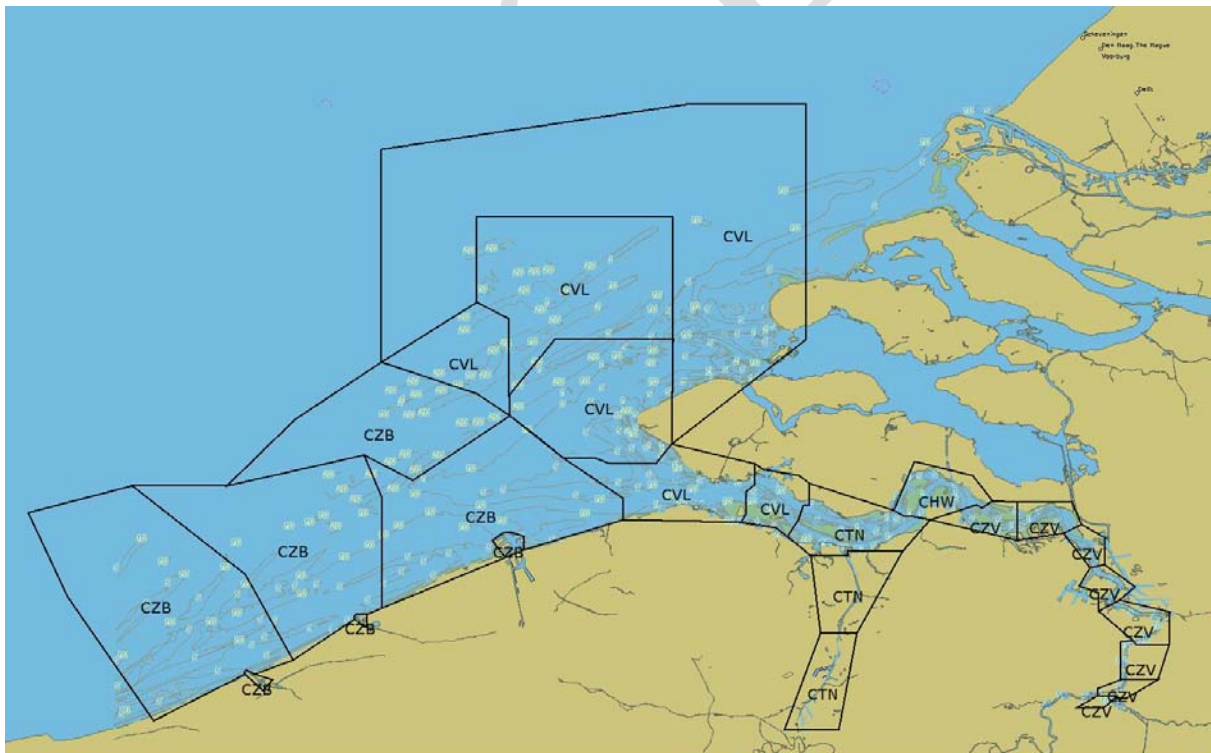
Het opvolgen van de doelstellingen van de LTV en het GNB-verdrag inzake nautisch beheer worden in deze indicator vertaald als de 'nautische vlotheid' en de 'nautische veiligheid'. De veiligheid in de scheepvaart in het Schelde-estuarium wordt opgevolgd aan de hand van het aantal ongevallen ten opzichte van het totale aantal scheepsbewegingen. Het breder kader van een toenemende scheepvaartintensiteit in het Schelde-estuarium wordt hierdoor in acht genomen. De Permanente Commissie wil het huidige veiligheidsniveau vasthouden en waar mogelijk versterken. Vlaanderen heeft

sinds 2001 een norm bepaald voor een veilige scheepvaart: het aantal scheepsongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen moet kleiner zijn dan 0,04% in het volledige aanloopgebied (exclusief de havens). Anders geformuleerd betekent dit dat het percentage scheepsbewegingen dat vrij is van ongevallen meer moet bedragen dan 99,96%. De nautische vlotheid in het Schelde-estuarium wordt hier gemeten als de totale wachttijden voor schepen tijdens het traject tussen zee en de ligplaats in de haven, of het verschil tussen de effectieve en de optimale reis op een bepaald traject. De doelstelling vanuit veiligheid, economie, en milieu is hierbij is om de wachttijden zo klein mogelijk te houden.

## Wat toont deze indicator?

### *Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium*

Het gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands Beheer- en Exploitatie Team (BET) registreert binnen het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de Schelderadarketen (SRK) de scheepsbewegingen en ongevallen in het SRK-werkingsgebied (zie figuur 1). Dit werkingsgebied omvat naast het Schelde-estuarium ook de aanlooproutes op zee naar de Schelde. Vijf verschillende verkeerscentrales: Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet, zijn werkzaam in het gebied. De gegevens voor Vlaanderen en Nederland worden dus binnen hetzelfde systeem op een éénduidige manier verzameld. Alle ongevallen in de zin van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee in het werkingsgebied worden vastgesteld (zie ook technische fiche van de meting). De geregistreerde scheepsbewegingen zijn deze van de zeevaart en de meldplichtige binnenvaart (meer dan 1140 ton).

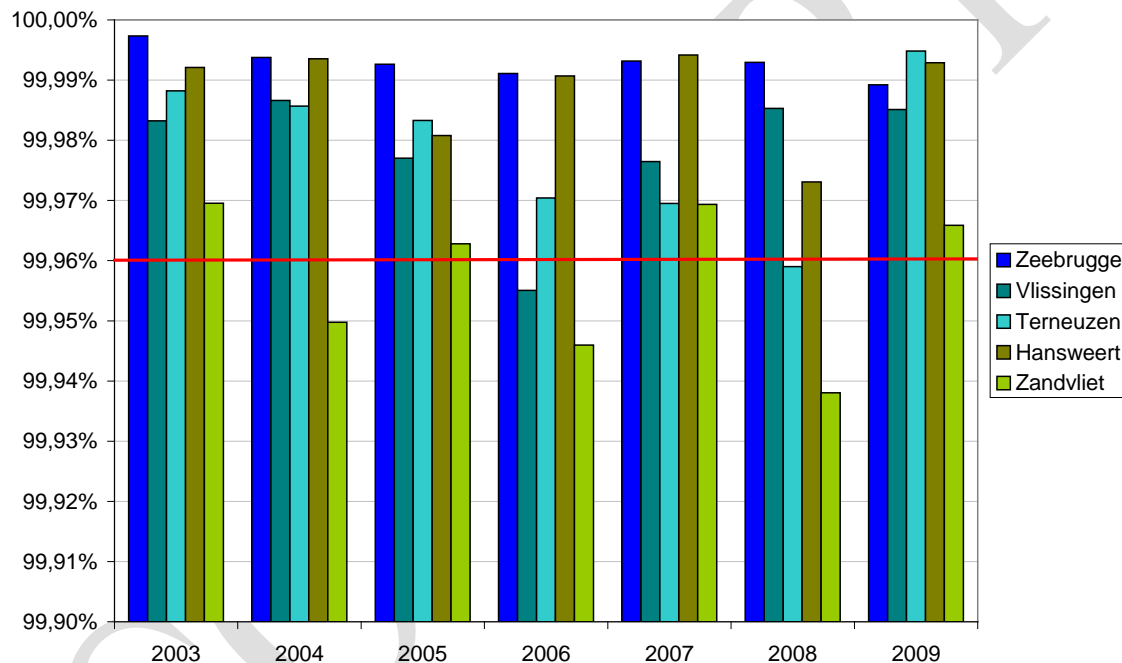


**Figuur 1:** Kaart van het werkingsgebied van de 5 verkeerscentrales van de Schelderadarketen. CZB = Centrale Zeebrugge, CVL = Centrale Vlissingen, CTN = Centrale Terneuzen, CHW = Centrale Hansweert, CZV = Centrale Zandvliet. Bron: Beheer en exploitatieteam Schelderadarketen.

In 2009 halen alle verkeerscentrales voor de scheepvaart in het Schelde-estuarium en de aanloopgebieden op zee de norm voor nautische veiligheid, met name een percentage veilige scheepvaart van minimaal 99,96%. Deze norm werd in de periode 2003 – 2009 voor de meeste verkeerscentrales gehaald. Gemiddeld genomen doen zich per tienduizend scheepsbewegingen in het estuarium dus hoogstens 4 ongevallen voor.

Het werkingsgebied van de verkeerscentrale Zandvliet scoort over het algemeen iets lager dan de andere gebieden. Verschillende redenen kunnen hiervoor een verklaring bieden. De Schelde vormt ter hoogte van de centrale van Zandvliet een 'flessenhals' voor alle inkomende en uitgaande scheepvaart. Dit leidt tot een hogere graad van activiteit op een kleinere oppervlakte. De Bocht van Bath is hierbij een heel delicate passage met specifieke ondiepten, stromingen en windsnelheden. Daarnaast ligt de verkeersintensiteit in het werkingsgebied van de centrale van Zandvliet ook zeer hoog, o.a. als gevolg van een drukke binnenscheepvaart en de ligging van de haven van Antwerpen (de buitenkant van de sluisen van Zandvliet, Kallo, Berendrecht, de Noordzee- en Europaterminal, het Deurganckdok, ...)

[Priem S., pers. comm.].



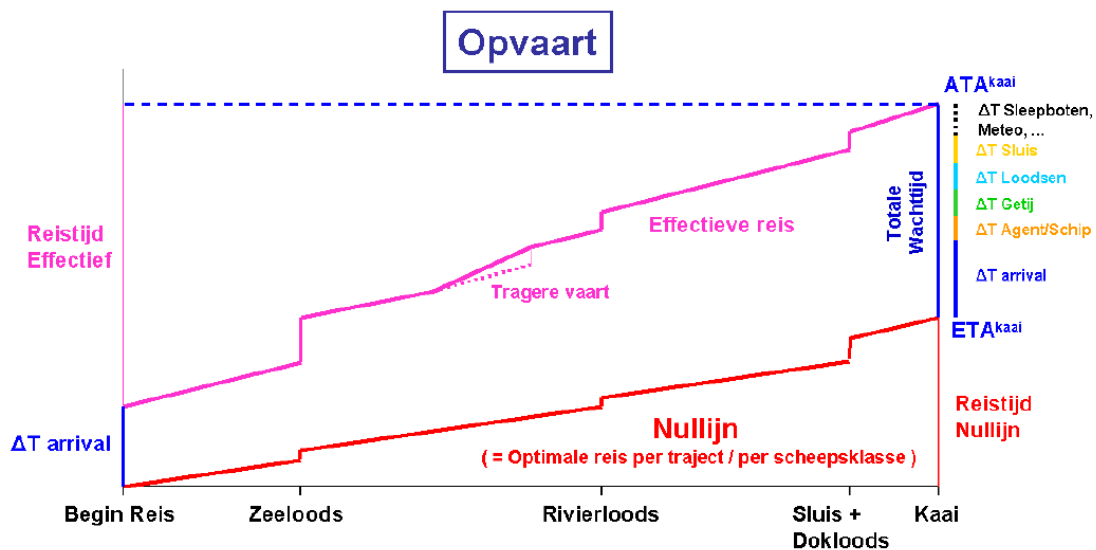
**Figuur 2:** Percentage veilige scheepvaart in het Schelde-estuarium (en aanlooproutes op zee). Aantal ongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen. De rode lijn geeft de Vlaamse norm voor nautische veiligheid weer, met name een percentage veilige scheepvaart van minimaal 99,96% of nog het aantal scheepsongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen is kleiner dan 0,04% voor alle scheepsbewegingen. Bron: Beheer- en exploitatieteam Schelderadarketen, Informatie Verwerkend Systeem (IVS).

### Nautische vlotheid in het Schelde-estuarium

In de studie 'ketenbenadering GNB Scheldegebied' is een nieuwe methodologie ontwikkeld om de wachttijden van schepen in het Schelde-estuarium en de aanlooproutes op zee (zie figuur 1) te bepalen [3]. De klassieke definitie van de wachttijden gaat uit van het verschil tussen het verwachte tijdstip van aankomst van een schip, Estimated Time of Arrival (ETA) en het effectieve tijdstip van aankomst, Actual Time of Arrival (ATA). Het grootste struikelblok is echter dat er verschillende definities van de ETA gehanteerd worden door de diverse betrokken partijen van de ketenwerking (loodsen, sluisen, kades,

...). Daarnaast worden de ETA's aangepast naarmate een schip zijn reis vaart, omdat nauwkeurigere verwachte aankomsttijden voorhanden zijn.

Om dit op te lossen wordt per scheepsklasse en per traject voor zowel de op- als de afvaart een 'optimale reis' gedefinieerd als geldig referentiekader voor alle partijen: de nullijn (zie figuur 3 voor de opvaart). De nullijn weerspiegelt een reis zonder hindernissen: loodsen zijn direct beschikbaar, de sluizen staan open, het schip kan direct vertrekken van de kade, ... De totale wachttijd voor een bepaalde reis wordt dan gerekend als de som van het effectief stilliggend wachten en de vertragingen die optreden gedurende de reis met de nullijn als referentie (per traject en per scheepsklasse).



**Figuur 3:** Definitie van de wachttijden bij opvaart. De nullijn weerspiegelt een optimale reis zonder hindernissen. De totale wachttijd voor een bepaalde reis wordt dan gerekend als de som van alle individuele wachten en de vertragingen die optreden gedurende de reis met de nullijn als referentie (per traject en per scheepsklasse). De totale wachttijd is afhankelijk van de individuele wachttijden  $\Delta T$  die per reden kunnen worden ingedeeld: sluis, loodsen, getij, schip, sleepboten, meteo, .... Bron: [3]

Het opvolgen van de ontwikkelingen van de totale wachttijden of het verschil tussen de effectieve en optimale reis per traject en per scheepsklasse, is een goede indicatie van de nautische vlotheid in het Schelde-estuarium. Het ultieme doel hierbij is het zoveel mogelijk benaderen van de nullijn en ervoor te zorgen dat de wachttijden zo goed mogelijk controleerbaar zijn. De gegevens van de totale wachttijden werden aangevraagd bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding maar zijn tot op heden nog niet beschikbaar. Uit de studie ketenbenadering GNB Scheldegebied (deelopdracht A) kunnen wel enkele algemene conclusies worden overgenomen met betrekking tot de wachttijden in 2008.

De wachttijden die de schepen ondervinden tijdens de opvaart van het volledige traject vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de Scheldehavens, is het grootst ter hoogte van de Passage Wandelaar. Deze passage bevindt zich aan de rand van het werkingsgebied op zee en is dus ook de voordeur (achterdeur) van de ketenbenadering. Schepen zullen waarschijnlijk net voor de Loodspost reeds vertragen om op een bepaalde geplande RTA (Recommended Time of Arrival: het schip wordt verwacht om op een bepaald tijdstip in een bepaald punt aanwezig te zijn) te anticiperen. De redenen van wachten worden niet steeds opgegeven. Het procentuele aandeel van de totale wachttijden bij de opvaart dat kan verklaard worden door redenen van wachten schommelt tussen de 8 en 72% (afhankelijk van het traject). De reden van wachten kent ook niet steeds een duidelijke definitie bv. 'congestie' kan verschillende oorzaken hebben zoals overbelasting van de vaarweg, drukte aan de sluizen, ... Van de overige redenen voor de wachttijden bij opvaart is de grootste oorzaak vaak terug te vinden bij 'agent/schip'.

De wachttijden bij de afvaart blijken twee keer kleiner te zijn dan bij de opvaart. Voor de afvaart situeren de grootste wachttijden zich aan de kade. Dit zou in belangrijke mate veroorzaakt worden door de concentratie van schepen die tegelijkertijd willen afvaren op bepaalde tijdstippen van de dag (14u en 22u). In deelopdracht B van de studie ketenbenadering zullen twee scenario's worden gemodelleerd (met de huidige verdeling of een egale verdeling van de vertrektijden) om een cijfermatige inschatting te maken van de effecten van deze concentratie op de grootteorde van de wachttijden [3].

## Waar komen de data vandaan?

- De gegevens over het aantal ongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen in het Schelde-estuarium zijn afkomstig van het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van het gemeenschappelijk Vlaams – Nederlands Beheer- en Exploitatie Team (BET) .
- De gegevens over de nullijn of de optimale reistijd vs. de effectieve reistijd per traject en per scheepsklasse worden beheerd door het Gezamenlijk Nautisch Beheer Scheldegebied. Beheer- en Exploitatieteam.

## Kansen en bedreigingen

Het aantal schepen met een grotere [bruto tonnenmaat \(BT\)](#) of de gemiddelde BT per schip in de Scheldehavens is toegenomen. Vooral de haven van Antwerpen, met een explosieve toename van de containeroverslag, bepaalde deze trend. Een goede toegankelijkheid van de Scheldehavens is zowel voor de Vlaamse als Nederlandse economie van groot belang (zie indicator 'socio-economisch belang van de havens'). Om deze toegankelijkheid te garanderen moet de vaargeul in het Schelde-estuarium voortdurend onderhouden worden en werd begin dit jaar overgegaan tot de derde [verruiming](#) van de vaargeul (zie indicator 'bodemberoerende activiteiten').

De steeds toenemende schaalvergroting van de havens en scheepvaart heeft gevolgen voor de nautische veiligheid en vlotheid in het Schelde-estuarium. Aantal schepen, scheepsafmetingen, vaarsnelheid en vorm en afmetingen van de vaargeul spelen een belangrijke rol. De diepgang en waterstanden boven de drempels in de vaargeul van de Schelde zijn bepalend voor de mate waarin grote schepen het gehele [getij](#) of slechts een deel van het getij (bij vloed) kunnen benutten voor de op- en afvaart (getijgebonden schepen). Het verruimen van de hoofdvaargeul zorgt voor een vergroting van de tijpoorten of vaarvensters (d.i. de periode waarin deze schepen kunnen op- of afvaren) en verhoogt de onafhankelijkheid van het getij. De capaciteit van de hoofdvaargeul neemt toe wat de kans op aanvaringen doet afnemen en de vlotheid van de scheepvaart ten goede komt. Er wordt aangenomen dat een verdere toename van het aantal en de schaalgrootte van tijgebonden schepen leidt tot een verdere afname van de veiligheid en vlotheid van andere vaarweggebruikers. Het aanpassen van de dimensies van de hoofdvaargeul of een regulering van de vaart met dergelijke schepen zijn de enige twee antwoorden die hierop mogelijk worden geacht. Het afdwingen van de vaart met meer en kleinere schepen ligt vanwege het wereldwijde karakter van de zeevaart niet werkelijk binnen het bereik van de vaarwegautoriteiten [4].

De optimalisatie van de toegankelijkheid van de Scheldehavens met hieraan gekoppeld het nautische en technische beheer van de vaarwegen, in evenwicht met het instandhouden van het natuurlijke estuariene ecosysteem en de veiligheid tegen overstromingen vormt de ultieme uitdaging voor het beheer en beleid rond menselijke activiteiten in het Schelde-estuarium.

De fiches van de metingen die deel uitmaken van deze indicator beschrijven de beperkingen in definities, data en methoden. De fiches zijn beschikbaar via:

<http://www.scheldemonitor.org/indicatorfiche.php?id=3>

## Koppeling met andere indicatoren/metingen?

Het nautisch beheer van de vaargeul kan niet los worden gezien van het technisch beheer van de vaarweg waarvoor bagger- en stortwerkzaamheden, naast bijvoorbeeld het bergen van wrakken, noodzakelijk zijn (zie indicator 'bodemberoerende activiteiten'). De invloed van deze activiteiten op het [meergeulenstelsel](#) van de Westerschelde en ook op de Zeeschelde (zie indicator 'behoud van morfologie en dynamiek'), heeft consequenties voor veiligheid (komberging, ...) (zie indicator 'veiligheid tegen overstromen'), natuurlijkheid (de aanwezige leefgebieden, soorten en habitats) (zie indicator 'status van soorten en habitats'), economie (zie 'socio-economisch belang van de havens') en ook toegankelijkheid (scheiding van vervoersstromen).

## Hoe verwijzen naar deze fiche?

**Anon.** (2010). Ontwerptekst Nautisch beheer. Indicatoren voor het Schelde-estuarium. *VLIZ Information Sheets*, 201. Opgemaakt in opdracht van Afdeling Maritieme Toegang, projectgroep EcoWaMorSe, Vlaams Nederlandse Scheldecommissie. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ): Oostende, Belgium. 7 pp. + bijlage

Online beschikbaar op <http://www.scheldemonitor.org/indicatoren.php>

## Nota

De indicatoren die in het kader van het project 'Indicatoren voor de langetermijnvisie Schelde-estuarium (voor meer informatie over dit project en resultaten zie <http://www.scheldemonitor.org/indicatoren.php>) werden weerhouden voor de toegankelijkheid van de Scheldehavens zijn de 'nautische vlotheid' (gedefinieerd aan de hand van wachttijden t.o.v. de 'nullijn') en de 'nautische veiligheid' (trend in het aantal ongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen per jaar). Deze indicatoren werden reeds voorgesteld in het Beoordelingskader Schelde-estuarium 2004, BKSE [5] en kenden een breed draagvlak. De nautische veiligheidsindicator wordt ook jaarlijks gerapporteerd in overeenstemming met de beheersovereenkomst van het Agentschap MDK. De definitie van de nautische vlotheidsindicator werd (door VLIZ) aangepast volgens de huidige (2009) inzichten uit de studie ketenbenadering [3]. De ontwerpteksten werden voorgelegd in september 2009.

Het nautisch beheer valt verdragsrechtelijk onder de verantwoordelijkheid van de [Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart](#) (PC). Het is dan ook aan de beide PC-secretarissen in Vlaanderen en in Nederland om deze ontwerpindicatoren en hieraan gekoppelde ontwerpteksten te beoordelen.

Tijdens een overleg met een delegatie van de Schelde Directeuren Vergadering in Oostende (4/04/2011) werd te kennen gegeven dat eind juni 2011 twee eindrapporten worden geëvalueerd door de Permanente Commissie:

- 1) De actualisatie van de evaluatie 'externe veiligheid' (risico-contouren). De risico-contouren omvatten ook impliciet de cijfers voor de 'nautische veiligheid' (cfr. indicator 'nautische veiligheid' in VLIZ concepttekst)
- 2) De eindresultaten van de studie ketenwerking (cfr. indicator 'nautische vlotheid' uit de VLIZ concepttekst)



Op voorstel van de leden van de delegatie werd daarom tijdens dit overleg beslist om de bestaande conceptteksten van het VLIZ te vervangen. De nieuwe samenvattingen zullen na juni 2011 door de PC gevalideerd en aangeleverd worden. Deze samenvattingen zullen de elementen nautische veiligheid (als 'risicio-contouren') en nautische vlotheid behandelen, en volledig rekening houden met de inzichten die uit deze rapporten zullen blijken. In afwachting van de oplevering van deze teksten, zal het VLIZ in de communicatie rond deze indicatoren (o.a. op de web-applicatie) aangeven dat samenvattingen in voorbereiding zijn door de PC.

## Referenties

- [1] **Directie Zeeland; Administratie Waterwegen en Zeewezen** (2001). Langetermijnvisie Schelde-estuarium. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. Directie Zeeland/Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Departement Leefmilieu en Infrastructuur. Administratie Waterwegen en Zeewezen: Middelburg, The Netherlands. 86 pp. + toelichting 98 pp., [details](#)
- [2] **Anon.** (2005). Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied. *Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden 2005(312)*: 1-12, [details](#)
- [3] **Anon.** (2008). Studie Ketenbenadering GNB Scheldegebied. In opdracht van het Gezamenlijk Nautisch Beheer Scheldegebied. Beheer- en Exploitatieteam.
- [4] **Prins, J.W.P.** (2003). De nautische veiligheid en vlotheid en de maritieme toegankelijkheid in het Schelde-estuarium: bestuur, beleid en beheer met betrekking tot de zeescheepvaart en de vaarwegen in een maritiem overgangsgebied tussen zee en rivier. PhD Thesis. Universiteit Gent. Faculteit van de Politieke en Sociale Wetenschappen: Gent, Belgium. ISBN 90-369-4731. 375 + 1 cdrom pp., [details](#)
- [5] **Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap; Administratie Waterwegen en Zeewezen; Afdeling Maritieme Toegang et al.** (2005). Beoordelingskader Schelde-estuarium: rapport opgesteld in het kader van het gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands onderzoeks- en monitoringprogramma van de lange termijn visie voor het Scheldeestuarium. Ecolas: Antwerpen, Belgium. 209 + 1 cd-rom pp., [details](#)

## **Bijlage bij ontwerptekst 'Nautisch beheer'**

### **1. Overzicht argumentatie metingen in indicator Nautisch Beheer**

Bij aanvang van het Schelde-indicatorenproject werd een verkennende literatuurstudie uitgevoerd naar reeds bestaande initiatieven omtrent dit onderwerp. Met betrekking tot toegankelijkheid van de Scheldehavens en nautisch beheer in het Schelde-estuarium werden in de 'beleidsmonitoring Westerschelde' ([details](#)) twee indicatoren gedefinieerd: de frequentie van ongevallen en de risicocontouren van het gevaarlijke stoffen transport. Ook in het Beoordelingskader Schelde-estuarium ([details](#)) kwam dit 'calamiteitenrisico' (hier gedefinieerd als de verhouding tussen het totaal aantal geregistreerde scheepsongevallen en het totaal aantal scheepsbewegingen in het ScheldeRadarketen-werkingsgebied) en de risico's van het gevaarlijke stoffentransport aan bod. Daarnaast werd in deze studie nog een derde indicator 'nautische vlotheid' gedefinieerd waarbij wordt gekeken naar de verhouding tussen de afgelegde weg binnen het estuarium en de daartoe benodigde tijdsspanne voor drie representatieve scheepstype-klassen. In de nieuwsbrief Nautisch Nieuws Scheldegebied van 13 december 2008 ([details](#)) staat volgende kernboodschap te lezen op pagina 5: *'Het GNB-verdrag stelt een evenwaardige Nederlands-Vlaamse bevoegdheid in voor het nautisch beheer in het Scheldegebied. Het nautisch beheer zorgt voor een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit door de scheepvaart. Het beoogde doel is in twee woorden samen te vatten: veilig en vlot. De reductie van het aantal scheepvaartongevallen en het verminderen van de wachttijden voor de scheepvaart staan centraal, daarbij rekening houdend met de steeds toenemende schaalvergroting.'*

Na de verkennende studie werd contact opgenomen met verscheidene personen binnen de instanties van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Het identificeren van sleutelpersonen binnen deze structuur is echter geen eenduidige zaak. In eerste instantie werd contact opgenomen met dhr. Rob Scipio en dhr. Johan Raes met omschrijving van het project en vraagstelling (mail 11/09/2009). Dhr. Johan Raes heeft hierop geantwoord en verwees naar het Business Intelligence (BI) systeem waarin een aantal indicatoren worden opgevolgd. Om de werking van de ScheldeRadarketen (SRK) en het BI goed te begrijpen werd daarop een afspraak gemaakt met dhr. Gerrie Eikenhout en dhr. Johan Deman (zie verslag van deze meeting op 19/10/2009). Conclusie: een indicator nautische veiligheid (aantal ongevallen t.o.v. scheepsbewegingen) wordt regelmatig (per kwartaal) gerapporteerd. Voor nautische vlotheid heeft de SRK nog geen indicator maar op dit moment loopt wel een studie ivm. ketenbenadering en wachttijden (Soresma).

Daarnaast werd een uitnodiging bekomen via mevr. Kathy Cypers (mail 20/10/2009) om deel te nemen aan de infodag gemeenschappelijk nautisch beheer van 22/10/2010. Op deze infodag werden verscheidene personen (lukraak, gezien het ontbreken van een deelnemerslijst met bijhorende expertise) benaderd (o.a. dhr. Constant Liekens, dhr. Antoine Vuylsteke,...) met de vraagstelling naar gangbare indicatorenrapportages binnen het GNB en welke persoon hier best voor gecontacteerd worden. Dhr. Martin Mesuere gaf uiteindelijk een overzicht (zie verslag van deze infodag) van de indicatoren die worden opgevolgd zijnde:

- Vlotheid:
  - Voor bijzonder grote schepen wordt het aantal gelukte vaarplannen t.o.v. totaal uitgezet. Streefdoel hierbij is 95%, op dit moment halen ze 100%.
  - Wachttijden: worden op dit moment niet uniform bepaald maar er zijn wel data beschikbaar. Het vergelijken van wachttijd havens, loodswezens, sleepdiensten, ... is echter niet mogelijk  
→ de studie ketenbenadering moet hier verandering in brengen
- Veiligheid: (er is een jaarrapport)
  - Alle ongelukken naar aard



- Aantal ongevallen t.o.v scheepsbewegingen (+ streefdoel beschikbaar)
- Risico-analyse
  - Risicocontouren: vanaf dat  $10^{-6}$  lijn op het land valt wordt er actie ondernomen (laatste dateert van +- 2003)

Vervolgens werd ook een afspraak gemaakt met dhr. Antoine Descamps en dhr. Lieven Dejonckheere (18/11/2009: verslag beschikbaar). Hier werd volgende zaken afgesproken:

- Nautische veiligheid: VLIZ neemt contact op met dhr. Schefferlie met de vraag naar data (scheepsbewegingen en ongevallen voor het studiegebied)
- Nautische vlotheid: Scheepvaartbegeleiding levert de data die de grafieken "Nullijn versus effectieve reistijd" (cfr. Verslag '1285003015\_FaseA2c2\_AnalyseParametersWachttijden') per traject en per scheepsklasse onderbouwen voor de reeds beschikbare jaren.

### Conclusies:

Voor nautische vlotheid bleek uit meerdere gesprekken en uit de infodag dat binnen het GNB vooral wordt gekeken naar de reductie van de wachttijden.

Voor nautische veiligheid blijken twee rapportages beschikbaar:

- 1) De rapportage 'veilige scheepvaart' indicator Agentschap Maritieme dienstverlening en kust nr. 1.1.1
- 2) De rapportage 'monitoring veiligheid Scheldegebied' met onder meer intensiteiten van scheepvaart en ongevallen van zee- en binnenvaart

Uit overleg met dhr Kees Schefferlie (mails 24/11/2009, 29/12/2009, 4/01/2010, 11/01/2010, en telefoongesprek 4/01/2010), dhr. Antoine Descamps (verslag meeting 18/11/2009), dhr. Stefaan Priem (25/01/2010) blijkt dat:

- De eerste rapportage is gebaseerd op de gegevens verzameld binnen het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de SRK. De tweede rapportage is uitgebreider. Naast de SRK data, worden ook data aangeleverd van waterpolitie, inspecties, havenschappen, districten.
- Het studiegebied van de eerste rapportage is beperkt tot de werkingsgebieden van verkeerscentrale Zeebrugge (vanaf de Frans-Belgische tot de Belgisch-Nederlandse grens) en Zandvliet (bovenwaart boei 55). Dit studiegebied kan eenvoudig uitgebreid worden naar het volledige GNB-werkingsgebied gezien alle data op een gestandaardiseerde manier (voor VL en NL) worden verzameld binnen het BI en IVS van de ScheldeRadarKeten. Het studiegebied van de tweede rapportage is beperkt tot de Westerschelde waarbij het studiegebied voor de scheepsbewegingen loopt tot de lijn Cadzand-Westkapelle, en het studiegebied voor de ongevallen gelijk loopt met dat van de SRK voor de SRK data maar voor de overige data niet 'voorbij de grens' wordt gewerkt. Voor het weergeven van het aantal ongevallen t.o.v. het aantal scheepsbewegingen is er dus enerzijds een discrepantie tussen de studiegebieden van beide metingen waardoor de relatieve verhouding niet kan berekend worden. Bovendien kan niet worden uitgebreid naar het volledige GNB-werkingsgebied.
- Het aanleveren van de ongevalsdata per deelgebied binnen het kader van de tweede rapportage bleek ook niet mogelijk binnen de huidige opdracht (mails met dhr. Kees Schefferlie (11/01/2010, 1/02/2010, 26/02/2010))

Al deze factoren in beschouwing nemend, mits het in acht nemen van het centrale doel van het GNB namelijk *'De reductie van het aantal scheepvaartongevallen en het verminderen van de wachttijden voor de scheepvaart staan centraal, daarbij rekening houdend met de steeds toenemende Schaalvergroting.'* En het feit dat omwille van het identificeren van lokale knelpunten het wenselijk is de gegevens op het kleinst mogelijke

aggregatieniveau weer te geven, werd ervoor geopteerd de tweede rapportage uit te breiden naar de 5 verkeerscentrales om zo het volledige GNB werkingsgebied te bestrijken en gestandaardiseerd te bevragen en de mogelijkheid te bieden het aantal ongevallen relatief te bekijken t.o.v. het aantal scheepsbewegingen per deelgebied.

De stuurgroep van het project IDO-Schelde wenst zich niet uit te spreken over de validering van de indicator nautisch beheer. Verschillende personen werden daarom gecontacteerd, in het bijzonder de mails van 2/08/2010 naar dhr. Lieven Dejonckheere, 5/08/2010 naar dhr. Johan Deman en 7/09/2010 naar dhr. Antoine Descamps en dhr. Martin Mesuere met de vraag op welke manier dit best gebeurd. Toen hier geen antwoord op kwam werd contact op genomen met dhr Youri Meersschaut van de afdeling Maritieme Toegang, opdrachtgever van dit project

## **2. Overzicht communicatie rond indicator nautisch beheer:**

11/09/2009 - Eerste contact ScheldeRadarketen (Johan Raes, Rob Scipio)

19/10/2009 - Bezoek ScheldeRadarketen (Johan Deman, Gerrie Eikenhout)

22/10/2009 - Infodag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (gesprek met Martin Mesuere, Antoine Descamps, .)

18/11/2009 - Overleg Afdeling Scheepvaartbegeleiding (Antoine Descamps, Lieven Dejonckheere)

24/11/2009 - Mail naar dhr. Antoine Descamps, Lieven Dejonckheere met opsommen van de gemaakte afspraken in het overleg met de Afdeling Scheepvaartbegeleiding (aanleveren data 'wachtijden')

24/11/2009, 29/12/2009, 4/01/2010, 11/01/2010. - Mails naar dhr. Kees Schefferlie m.b.t. scheepsbewegingen en ongevallen (data scheepsbewegingen ontvangen)

Januari/februari 2010 - contact met Gerrie Eikenhout en Stefaan Priem omtrent data ongevallen en scheepsbewegingen (alle data ontvangen)

20/01/2010, 16/02/2010, 14/04/2010 - Mail naar dhr. Lieven Dejonckheere m.b.t. gemaakte afspraken

20/04/2010 - Telefonisch en mail contact met dhr. Christophe Dutoict omtrent gemaakte afspraken

4/05/2010 - Mail naar dhr. Christophe Dutoict: herinnering vorige mail

11/05/2010 - Telefonisch en mail contact met mvr. Eva Descamps

12/07/2010, 2/08/2010 - Herhaaldelijk telefonisch en mail contact met dhr. Lieven Dejonckheere m.b.t. aanleveren data, goedkeuren van de indicator ontwerptekst

5/08/2010 - Mail naar dhr. Johan Deman met vraag tot aanpak om goedkeuring van de ontwerptekst te kunnen bekomen

7/09/2010 - Mail naar dhr. Antoine Descamps, Martin Mesuere met vraag tot goedkeuring van de ontwerptekst voor 1 oktober

4/10/2010 en verder - Mail naar dhr. Youri Meersschaut met vraag om hulp bij goedkeuring van deze indicator door GNA

**Van:** Heidi Debergh [\[mailto:heidid@vliz.be\]](mailto:heidid@vliz.be)

**Verzonden:** vrijdag 11 september 2009 15:08

**Aan:** Johan Raes; Rob Scipio

**CC:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'

**Onderwerp:** Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte heer Raes,  
Geachte heer Scipio,

Vanuit Afdeling Maritieme Toegang (AMT-MOW Vlaanderen) werd aan het VLIZ de opdracht gegeven om een set indicatoren van duurzame ontwikkeling voor het Schelde-estuarium te identificeren. Het project start vanuit het programmaplan (luik natuurlijkheid) van de Werkgroep Onderzoek & Monitoring van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie en kadert binnen de Nederlands-Vlaamse Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium en de Scheldeverdragen.

De set verenigt indicatoren die per definitie een geïntegreerde benadering inhouden, vanuit verschillende bestaande socio-economische, natuur- en milieudoelstellingen. De set is gebiedsdekkend voor Nederland en Vlaanderen, en zal –eenmaal bevolkt met gegevens en informatie- gekoppeld worden aan de werking van de ScheldeMonitor ([www.scheldemonitor.org](http://www.scheldemonitor.org)) en het dataportaal. Zie ook <http://www.vliz.be/imis/imis.php?module=project&proid=2440> voor meer informatie.

Enkele van de indicatoren voor toegankelijkheid van de Scheldehavens betreffen de nautische vlotheid (verhouding tussen de afgelegde weg binnen het estuarium en de daartoe benodigde tijdspanne) en de nautische veiligheid (trend in het aantal ongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen per jaar). Deze indicatoren werden reeds voorgesteld in het Beoordelingskader Schelde-estuarium 2004, BKSE (van Ecolas e.a.).

Ten tijde van het BKSE kon de nautische vlotheid nog niet systematisch worden opgeroepen uit de geregistreerde data van de Schelde Radar Keten en werd het Business Intelligence project opgestart. Welke is de stand van zaken hieromtrent? Op welke manier wordt de nautische vlotheid gerapporteerd? Wordt er opgesplitst per vaargebied, per haven of naar type schip?

Zijn ook volgende parameters beschikbaar bij de ScheldeRadarKeten:

- Potentieel maximum nautische vlotheid per type schip op het vaartraject binnen het Schelde-estuarium (eventueel per vaargebied)
- Aantal scheepsbewegingen per jaar (eventueel per type schip en/of per haven en/of per vaargebied)
- Aantal ongevallen per jaar (eventueel per scheepstype en/of type ongeval en/of per vaargebied)

Welke zijn de voorwaarden voor gebruik van deze data?

Binnen een jaar na de inwerkingtreding van het verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer zou een veiligheidsplan voor het Scheldegebied worden opgesteld. Is dit plan reeds beschikbaar voor inzage? Indien niet is er een rapport beschikbaar met de inhoud van het huidige Programma Nautische Veiligheid Westerschelde of staat de website met opgelijste projecten hiervoor in?

Bij voorbaat dank voor uw zeer gewaardeerde medewerking,

Heidi Debergh

Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid

[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)

Vlaams Instituut voor de Zee  
Flanders Marine Institute  
VLIZ - InnovOcean site  
Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende, Belgium  
Tel. +32 (0)59/34.01.72  
Fax +32 (0)59/34.21.31  
<http://www.vliz.be>

**From:** Johan Raes [mailto:johan.raes@schelderadar.net]  
**Sent:** vrijdag 11 september 2009 15:57  
**To:** Heidi Debergh  
**Cc:** Gerrie Eikenhout; 'martin.mesuere@mow.vlaanderen.be'; Rob Scipio  
**Subject:** RE: Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte Mevr.,

Hierbij een eerste reactie.

Ik zie in uw vraagstelling 2 luiken:

- het verstrekken van statistisch materiaal is zondermeer mogelijk vermits het VLIZ onderdeel is van de Vlaamse overheid. Wij hebben sinds een paar jaar een Business Intelligence (BI) in gebruik en produceren nu reeds repetitief een aantal BSC indicatoren. Ik denk (op het eerste zicht althans) dat we u de nodige gegevens kunnen verstrekken. Ik laat dit verder onderzoeken door onze BI expert Gerrie Eikenhout, die mogelijks met u rechtstreeks contact opneemt om tot een passend resultaat te komen. Indien noodzakelijk bent u steeds welkom om de problematiek te bespreken of kunnen we u een demo geven van de mogelijkheden van BI.
- nautische veiligheid: hiervoor dien ik u te verwijzen naar kapt. Martin Mesuere die volledig bekend is met de stand van zaken Programma Nautische Veiligheid Westerschelde.

Allicht hebt u in de komende week meer terugkoppeling van onze kant.

Prettig weekend,

Johan Raes



ir. J. Raes

Hoofdbeheerder (VL), Beheer & Exploitatieteam Schelderadarketen

Commandoweg 50, 4381BH Vlissingen, Nederland

☎ +31 118 424 726

☎ +31 6 51340547

☎ +31 118 478 479

E-mail: [johan.raes@schelderadar.net](mailto:johan.raes@schelderadar.net)

Internet: <http://www.vts-scheldt.net>

**Van:** Heidi Debergh [<mailto:heidid@vliz.be>]

**Verzonden:** maandag 14 september 2009 11:34

**Aan:** Johan Raes

**CC:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'

**Onderwerp:** RE: Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte heer Raes,

Hartelijk dank voor uw snelle respons. In afwachting van het antwoord van uw expert ter zake, is het mogelijk om ons wat meer informatie te geven over de BSC indicatoren? Wat houden ze in? Maken ze deel uit van een met regelmaat op te leveren rapportage die we eens kunnen inkijken?

Met betrekking tot nautische veiligheid nemen wij dan contact op met kapt. Mesuere.

Vriendelijke groet,

Heidi Debergh

**From:** Johan Raes

**Sent:** dinsdag 15 september 2009 11:49

**To:** Gerrie Eikenhout

**Subject:** FW: Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Gerrie, kan je wat voorbeelden versturen aub naar de aanvrager.



ir. J. Raes

Hoofdbeheerder (VL), Beheer & Exploitatieteam Schelderadarketen

Commandoweg 50, 4381BH Vlissingen, Nederland

☎ +31 118 424 726

☎ +31 6 51340547

☎ +31 118 478 479

E-mail: [johan.raes@schelderadar.net](mailto:johan.raes@schelderadar.net)

Internet: <http://www.vts-scheldt.net>

**From:** Gerrie Eikenhout [<mailto:Gerrie.Eikenhout@schelderadar.net>]

**Sent:** woensdag 16 september 2009 10:22

**To:** [heidid@vliz.be](mailto:heidid@vliz.be)

**Subject:** RE: Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Heidi,

Hierbij een voorbeeld van een rapportage, die wij periodiek naar de Vlaamse overheid sturen.  
Ik neem nog contact met je op om je vragen te bespreken.

Met vriendelijke groeten,

*Gerrie Eikhout*  
*Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen*  
*Commandoweg 50*  
*4381 BH Vlissingen (NL)*  
*tel.: +31 (0)118 424749*  
*fax: +31 (0)118 478479*  
*e-mail: [gerrie.eikhout@schelderadar.net](mailto:gerrie.eikhout@schelderadar.net)*  
*website: <http://www.vts-scheldt.net>*

**From:** Heidi Debergh [<mailto:heidid@vliz.be>]  
**Sent:** woensdag 16 september 2009 11:11  
**To:** Gerrie Eikhout  
**Cc:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'  
**Subject:** RE: Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Gerrie,

We zouden graag eens langskomen om de mogelijkheden met betrekking tot indicatoren nautische vlotheid en veiligheid te bespreken. Voor ons zijn volgende data beschikbaar:  
6, 7, 12, 13, 14, en 19 oktober. Rond 11 u kunnen wij in Vlissingen zijn. Laat je weten welke datum je het beste past?

Met vriendelijke groeten,

Heidi Debergh

**From:** Gerrie Eikhout [<mailto:Gerrie.Eikhout@schelderadar.net>]  
**Sent:** maandag 21 september 2009 10:58  
**To:** Heidi Debergh  
**Subject:** RE: Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Heidi,

Voor ons komt 19 oktober het beste uit. Ik heb deze datum hier intern al vastgelegd.

Tot dan.

Met vriendelijke groeten,

*Gerrie Eikhout*  
*Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen*



Commandoweg 50  
4381 BH Vlissingen (NL)  
tel.: +31 (0)118 424749  
fax: +31 (0)118 478479  
e-mail: [gerrie.eikenhout@schelderadar.net](mailto:gerrie.eikenhout@schelderadar.net)  
website: <http://www.vts-scheldt.net>

**Verslag bezoek ScheldeRadarKeten – 19 oktober 2009 (11u – 13u) Gerrie Eikenhout – Johan Deman**

- IVS: Informatieverwerkend systeem: registratie van schepen op verschillende 'passage' punten (Zeeschepen, Binnenvaartschepen en Overige bv. baggerschepen)
  - Business Intelligence (BI): data vanaf 1997; 150000 registraties/jaar → komen in dit systeem vanaf het moment dat ze zijn 'afgerond'
- Hoofdvaargeul en nevenvaargeulen: geen idee van relatieve verdeling gebruik verschillende vaargeulen
- Nautische veiligheid wordt regelmatig (per kwartaal) gerapporteerd
- Voor Nautische vlotheid heeft SRK nog geen indicator
- Op dit moment loopt een studie ivm. ketenbenadering (van Soresma), deze week wordt de inventarisatie besproken
- Wat bepaald de reis van een schip?
  - 'Normale' vaart richting bestemming
  - Afwijking van de vaart:
    - Ligplaats van het schip op de bestemming is niet vrij → het schip krijgt een 'bezwaar tot vervolg' (wordt bijgehouden in het systeem); ankeren in buitengebied (specifieke plaats in het werkingsgebied van de SRK)
    - Opvaren met gereduceerde snelheid (niet bijgehouden) bv. omdat de vaargeul even niet vrij is (te druk)
    - Loodsbestelling werd te laat geplaatst door het schip (moet minimum 6 uur vooraf gebeuren); ankeren in buitengebied
    - Occasioneel probleem met schip
- Nautische vlotheid = complexe materie; eventueel inzoomen op wachttijden?
  - = moeilijk te bepalen: wanneer is je schip in wachttijd? Bv. als hij loods te laat heeft besteld? vs. ligplaats niet vrij?

**Van:** Heidi Debergh <[heidid@vliz.be](mailto:heidid@vliz.be)>

**Aan:** Cypers, Katty

**Cc:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet' <[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)>

**Verzonden:** Tue Oct 20 10:24:41 2009

**Onderwerp:** Infodag GNB

Geachte mevrouw Cypers,

In het kader van de Scheldemonitor (<http://www.scheldemonitor.org>), een Vlaams-Nederlands kennis- en informatiesysteem voor onderzoek en monitoring in het Schelde-estuarium, en de communicatiefunctie van het Vlaams Instituut voor de Zee, o.a. met betrekking tot toegankelijkheid van het Schelde-estuarium, had ik graag een uitnodiging gekregen voor de infodag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer op 22 oktober 2009.

Met vriendelijke groeten,

**Heidi Debergh**

*Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid*



VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 01 72  
f +32 (0) 59 34 21 31  
[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** Cypers, Katty [<mailto:katty.cypers@mow.vlaanderen.be>]  
**Sent:** dinsdag 20 oktober 2009 11:50  
**To:** [heidid@vliz.be](mailto:heidid@vliz.be)  
**Subject:** Re: Infodag GNB

U staat genoteerd op de aanwezigheidslijst.  
Ik stuur je morgen een digitale uitnodiging met het programma en de locatie.

Katty

**Van:** Heidi Debergh [<mailto:heidid@vliz.be>]  
**Verzonden:** dinsdag 20 oktober 2009 10:44  
**Aan:** Gerrie Eikenhout; Johan Deman  
**CC:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'  
**Onderwerp:** Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Gerrie,  
Beste Johan,

We wensen jullie te bedanken voor de tijd die jullie hebben uitgetrokken om de werking van de ScheldeRadarketen en de complexiteit van de materie uitgebreid toe te lichten.  
Bij deze stellen wij u formeel volgende vragen naar informatie:

- Is het mogelijk om inzage te krijgen in de tussentijdse documenten met betrekking tot de studie ketenbenadering. Deze documenten zullen uiteraard met de grootste discretie worden behandeld en dienen voor inzicht in de context en huidige stand van zaken met betrekking tot toegankelijkheid van het Schelde-estuarium.
- Zijn er andere achtergronddocumenten beschikbaar ter voorbereiding van onze vraag naar data?
- Kunt u ons ook de kaart toesturen met vaargeulen en meetpunten van de SRK?

Nogmaals bedankt voor jullie zeer gewaardeerde medewerking,

Met vriendelijke groeten,

**Heidi Debergh**  
*Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid*



VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 01 72  
f +32 (0) 59 34 21 31  
[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** Johan Deman [mailto:[johan.deman@schelderadar.net](mailto:johan.deman@schelderadar.net)]  
**Sent:** woensdag 21 oktober 2009 9:21  
**To:** Heidi Debergh; Gerrie Eikenhout  
**Cc:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'  
**Subject:** RE: Nautische vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Heidi,,

M.b.t. het verzoek om inzage van de tussentijdse documenten met betrekking tot de ketenbenadering, verzoek ik u dit verzoek te willen richten aan ons afdelingshoofd, Antoine Descamps, met opgave van de doelstelling van het verzoek.  
Voor de overige documenten zullen we u met spoed deze overmaken.

Met vriendelijke groeten,

Johan Deman

 Johan Deman  
Functioneel Beheerder (VL), Beheer & Exploitatieteam Schelderadarketen  
Commandoweg 50, 4381BH Vlissingen, Nederland  
☎ +31 118 424 724    ☎ +31 6 53897595    ☎ +31 118 478 479  
E-mail: [johan.deman@schelderadar.net](mailto:johan.deman@schelderadar.net)  
Internet: <http://www.vts-scheldt.net>

**Van:** Heidi Debergh [<mailto:heidid@vliz.be>]  
**Verzonden:** woensdag 21 oktober 2009 11:56  
**Aan:** DESCAMPS, Antoine  
**CC:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'  
**Onderwerp:** Achtergrondinformatie studie ketenbenadering i.k.v. toegankelijkheid van het Schelde-estuarium  
Geachte heer Descamps,

Vanuit Afdeling Maritieme Toegang (AMT-MOW Vlaanderen) werd aan het VLIZ de opdracht gegeven om een set indicatoren van duurzame ontwikkeling voor het Schelde-estuarium te identificeren. Het project start vanuit het programmaplan (luik natuurlijkheid) van de Werkgroep Onderzoek & Monitoring van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie en kadert binnen de Nederlands-Vlaamse Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium en de Scheldeverdragen.

De set verenigt indicatoren die per definitie een geïntegreerde benadering inhouden, vanuit verschillende bestaande socio-economische, natuur- en milieudoelstellingen. De set is gebiedsdekkend voor Nederland en Vlaanderen, en zal –eenmaal bevolkt met gegevens en informatie- gekoppeld worden aan de werking van de ScheldeMonitor ([www.scheldemonitor.org](http://www.scheldemonitor.org)) en het dataportaal. Zie ook <http://www.vliz.be/imis/imis.php?module=project&proid=2440> voor meer informatie.

Enkele indicatoren kaderen binnen het thema toegankelijkheid van het Schelde-estuarium en willen kijken naar nautische vlot- en veiligheid. Afgelopen maandag hadden wij in dit verband een afspraak met dhr. Johan Deman en dhr. Gerrie Eikenhout.

Omwille van de complexiteit van de materie is gepaste technische achtergrondinformatie noodzakelijk voor het formuleren en uitwerken van de indicatoren.

Daarom willen wij u vragen of het mogelijk is om inzage te krijgen in de tussentijdse documenten met betrekking tot de conceptuele uitwerking bij de studie ketenbenadering. Deze documenten zullen uiteraard met de grootste discretie worden behandeld en dienen enkel voor inzicht in de context en huidige stand van zaken met betrekking tot toegankelijkheid van het Schelde-estuarium.

Hopend op een positief antwoord,

Hoogachtend,

**Heidi Debergh**

*Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid*



VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 01 72  
f +32 (0) 59 34 21 31  
[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

#### **Verslag Infodag Gemeenschappelijk Nautisch beheer (22/10/09)**

- Eva Descamps (& NL Laura Van Doorn): verantwoordelijk voor de website VTS-Scheldt, is zich ervan bewust dat er heel weinig documentatie beschikbaar is. Vraagt er geregeld naar binnen het GNB, maar slechts weinig respons.
- Antoine Vuylsteke, verantwoordelijke communicatie (+ nautisch nieuws)

- Kan jaarverslagen aanleveren en achtergrondinformatie
- Voor de indicatoren kunnen we terecht bij Ronald Delaporte
- Yves Maeckelberge, Katrijn De Maere → scheepvaartbegeleiding
- Martin Mesuere schetst een overzicht van de indicatoren die nu reeds worden opgevolgd (omdat er moet worden gerapporteerd naar de overheid over behalen doelstellingen...)
  - Vlotheid:
    - Voor bijzonder grote schepen wordt het aantal gelukte vaarplannen t.o.v. totaal uitgezet. Streefdoel hierbij is 95%, op dit moment halen ze 100%.
    - Wachttijden: worden op dit moment niet uniform bepaald maar er zijn wel data beschikbaar. Het vergelijken van wachttijd havens, loodswezen, sleepdiensten, ... is echter niet mogelijk  
→ studie ketenbenadering
  - Veiligheid: (er is een jaarrapport)
    - Alle ongelukken naar aard
    - Aantal ongevallen tov scheepsbewegingen (+ streefdoel beschikbaar)
  - Risico-analyse
    - Risicocontouren: vanaf dat  $10^{-6}$  lijn op het land valt wordt er actie ondernomen (laatste dateert van +- 2003)

Voor de rapporten/statistieken contact opnemen met Stefaan Priem (Oostende), maar liefst via Antoine Descamps

- Afspraak Antoine Descamps di 27/10/09 10u
- Studie ketenbenadering:
  - Er wordt heel veel gemeten volgens eigen definities en binnen eigen systemen
  - Wachttijd = ETA – ATA (Expected – Actual time of arrival), maar welke ETA moeten we nemen: die van kaai, loods, Cp op sluis, VTS
  - Factoren gebonden aan ketenbenadering:
    - Loods, sluisplanning, ligplaats, (getij)
  - Factoren niet gebonden aan ketenbenadering:
    - Agent, schip, meteo (niet vatbaar voor optimalisatie)
  - Er is nood aan betrouwbare, éénduidig gedefinieerde en tijdig beschikbare nautische gegevens (zelfs de grafieken die hier worden gepresenteerd zijn aanzet tot, twijfelt of we er wat mee kunnen)  
→ Nood aan centraal havenneutraal beslissingsorgaan (N.B. hier zijn de havens het niet volledig mee eens: enkel wanneer er zich probleem voordoet, anders zijn havens sturende factor)
  - ICT platform om informatie samen te leggen (stouwers, loodsen, agenten, ...) + voor iedereen beschikbaar

**From:** DESCAMPS, Antoine [mailto:antoine.descamps@mow.vlaanderen.be]

**Sent:** zaterdag 24 oktober 2009 12:17

**To:** Heidi Debergh

**Subject:** RE: Achtergrondinformatie studie ketenbenadering i.k.v. toegankelijkheid van het Schelde-estuarium

Beste Heidi

In bijlage stuur ik je de opgeleverde documenten mbt de studie Ketenbenadering

Ik stel voor dat dinsdag as. hierover verdere afspraken maken

mvg

Antoine Descamps

Afdelingshoofd

**afd. Scheepvaartbegeleiding**

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Mobiliteit en Openbare Werken

Vlaamse overheid

Maritiem Plein 3

8400 Oostende

T: +32 59 255 440 | G: + 0475 55 99 05 | F: +32 59 255 441

[www.scheepvaartbegeleiding.be](http://www.scheepvaartbegeleiding.be)

[www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net)

**Verslag MOW – Scheepvaartbegeleiding: Antoine Descamps, Lieven Dejonckheere 18 nov 2009:**

**10u – 11u30**

- Scheepvaartverkeer: geen cijfers in de EEZ-zone
- 2008 – 2009: aantal schepen gedaald door economische crisis: wachttijden zijn gereduceerd
- Scheldeverdieping:
  - Niet noodzakelijk meer schepen
  - ander verkeerspatroon, groter tijvenster → wachttijden zullen dalen bij gelijk aanbod van schepen
  - Schepen kunnen dieper in het water liggen: er zullen minder containers moeten worden gelost in Engeland vooraleer ze naar Antwerpen kunnen varen → kan zich vertalen in gestegen goederenoverslag
- Studie Soresma ketenbenadering:
  - Techniek die wordt uitgetest om wachttijden te berekenen. Studie is zeker niet af, nog verfijning nodig
  - Ultieme doel is zoveel mogelijk de nullijn te benaderen, ervoor zorgen dat de wachttijden meer controleerbaar zijn
  - Getij enkel van belang voor grote schepen, niet zo'n groot percentage
  - Aansturen van de keten vooral vanuit de havens/agenten (indien ze commercieel nog niet klaar zijn)
  - Havens hebben een zeer grote autonomie. Vanuit het havendecreet probeert men hierop in te werken dmv. subsidies om vlotheid te garanderen
  - Sluizen zijn een grote bottleneck, er zal altijd een reële wachttijd zijn aan de sluizen maar deze kan wel geoptimaliseerd worden (volledige bevoegdheid van de havens)
  - Wachttijd in het ankergebied is geen indicator voor een efficiënte vaarplanning, veel hangt af van weersomstandigheden, getij? ...
  - Loodsen op afstand zijn al veel verminderd door de loods met de helikopter op de schepen te plaatsen (ook heel veel verschillende loodsers, niet elke loods kan elk schip bedienen)
  - De studie maakt een opsplitsing naar ketengebonden en niet-ketengebonden wachttijden. Hier kan men zich echter vragen over stellen. Waarom getij wel ketengebonden en agent niet bv.
  - 2<sup>e</sup> fase van de studie richt zich op het treffen van maatregelen: wat moet er gebeuren om de keten afdwingbaar te maken, want op basis van vrijwilligheid gaan we er niet geraken. Het kan niet zijn dat iedereen naar eigen goeddunken RTA's kan opgeven.



- GNB – verdrag: initiële planning ligt bij de havens van wordt dan voorgelegd aan andere partners (het belang van de loodsen valt hierbij niet te onderschatten). Uiteindelijk keurt autoriteit goed.
- Rapporten Nautische veiligheid Westerschelde
  - Studiegebied is helaas niet allesomvattend (enkel Schelde)
  - K. Schefferlie mag gecontacteerd worden voor de data
  - NL is vooral bezig met veiligheid, VL met vlotheid

From: Ann-Katrien Lescrauwaet [<mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be>]

Sent: dinsdag 24 november 2009 12:17

To: [antoine.descamps@mow.vlaanderen.be](mailto:antoine.descamps@mow.vlaanderen.be); [lieven.dejonckheere@vliz.be](mailto:lieven.dejonckheere@vliz.be)

Cc: 'Debergh Heidi'; 'Ann-Katrien Lescrauwaet'

Subject: nautische vlotheid & veiligheid

Geachte ir. Descamps, ir.Dejonckheere,

Dank voor het vriendelijk onthaal naar aanleiding van onze vraagstelling rond nautische veiligheid, nautische vlotheid en de problematiek van de ketenbenadering. Volgend op ons gesprek van vorige woensdag 18 november, werden volgende afspraken genoteerd:

- VLIZ neemt contact op met dhr. Schefferlie met de vraag naar data (scheepsbewegingen en ongevallen voor het studiegebied)

- Scheepvaartbegeleiding levert de data die de grafieken "Nullijn versus effectieve reistijd" (cfr. verslag '1285003015\_FaseA2c2\_AnalyseParametersWachttijden') per traject en per scheepsklasse onderbouwen voor de reeds beschikbare jaren

- Scheepvaartbegeleiding bekijkt de mogelijkheid om deze grafiek zo ver mogelijk terug aan te vullen in de tijd op basis van de beschikbare datareeksen in het BI

- Scheepvaartbegeleiding zal bij de opmaak van de grafiek 2009 een nieuwe reeks (effectieve reistijd) aanleveren: verwachte aanleverdatum begin 2010.

Wij vertrouwen er op dat wij bij de aanmaak van de eindproducten de aangeleverde data op gepaste wijze en in de correcte context zullen plaatsen. Voordat deze publiek worden gesteld, toetsen wij dit daarom graag vooraf nog met de data-eigenaars.

Wij danken u voor de zeer gewaardeerde medewerking en ondersteuning bij deze complexe materie, en staan graag ter beschikking voor verdere informatie of vragen over de opzet van dit instrument

Met vriendelijke groeten,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
Figures&Policy

VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be) <<http://www.vliz.be/>>

**Van:** Heidi Debergh [<mailto:heidid@vliz.be>]  
**Verzonden:** dinsdag 24 november 2009 12:22  
**Aan:** Schefferlie, Kees (DZL)  
**CC:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'; [antoine.descamps@mow.vlaanderen.be](mailto:antoine.descamps@mow.vlaanderen.be)  
**Onderwerp:** Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium  
Geachte heer Schefferlie,

Vanuit Afdeling Maritieme Toegang (AMT-MOW Vlaanderen) werd aan het VLIZ de opdracht gegeven om een set indicatoren van duurzame ontwikkeling voor het Schelde-estuarium te identificeren. Het project start vanuit het programmaplan (luik natuurlijkheid) van de Werkgroep Onderzoek & Monitoring van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie en kadert binnen de Nederlands-Vlaamse Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium en de Scheldeverdragen.

De set verenigt indicatoren die per definitie een geïntegreerde benadering inhouden, vanuit verschillende bestaande socio-economische, natuur- en milieudoelstellingen. De set is gebiedsdekkend voor Nederland en Vlaanderen, en zal -eenmaal bevolkt met gegevens en informatie- gekoppeld worden aan de werking van de ScheldeMonitor ([www.scheldemonitor.org](http://www.scheldemonitor.org)) en het dataportaal. Zie ook <http://www.vliz.be/imis/imis.php?module=project&proid=2440> voor meer informatie.

Eén van de indicatoren binnen het thema toegankelijkheid van het Schelde-estuarium wil de nautische veiligheid in beeld brengen. De heer Antoine Descamps verwees ons naar u als contactpersoon hieromtrent. We kregen inzage in het concept-rapport 'Monitoring Veiligheid Scheldegebied 2008'. Graag stellen wij u dan ook volgende vragen:

- Is het mogelijk om ons de data van scheepsbewegingen (naar deelgebied en type) en aantal ongevallen (naar betrokken scheepstypes en type ongeval) in het Schelde-estuarium toe te sturen, zo ver mogelijk terug in de tijd (vermoedelijk 1979)?
- Is het mogelijk om ons een shapefile met de afbakening van het studiegebied toe te sturen? Is deze afbakening dezelfde voor en na 2000?
- Om een idee te krijgen van de relatieve verandering in nautische veiligheid willen we de twee metingen graag t.o.v. elkaar plaatsen. De heer Martin Mesuere liet ons weten dat er ook streefdoelen zijn voor het aantal ongevallen t.o.v. het aantal scheepsbewegingen. Weet u waar we die kunnen vinden?

Bij voorbaat dank voor uw zeer gewaardeerde medewerking,

Met vriendelijke groeten,

Heidi Debergh  
*Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid*



VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 01 72  
f +32 (0) 59 34 21 31  
[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** Schefferlie, Kees (DZL) [mailto:[kees.schefferlie@rws.nl](mailto:kees.schefferlie@rws.nl)]  
**Sent:** woensdag 25 november 2009 14:47  
**To:** Heidi Debergh  
**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte mevrouw Debergh,

De eerste vraag is zeer omvangrijk en zal vermoedelijk niet zo ver terug kunnen gaan in de tijd. Beantwoording van deze vraag gaat veel tijd kosten.

Ik heb alleen een PDF (gebaseerd op een shapefile) van geheel Zeeland.

De streefdoelen zijn mij niet bekend. Weet Martin Mesuere wellicht waar het antwoord te vinden is?

Ik ga vrijdag 3 weken met vakantie en zal daarom de proberen om de eerste vraag, vwb de ongevallen, door een collega bij DVS te laten beantwoorden.

Ik hoop u na mijn vakantie meer positief te kunnen berichten.

Met vriendelijke groet,

**Kees Schefferlie**  
**adviseur afdeling Scheepvaart (AXS)**

bezoekadres:  
Rijkswaterstaat Directie Zeeland  
Poelendaesingel 18, 4335 JA MIDDELBURG  
postadres: Postbus 5014, 4330 KA MIDDELBURG

☐ 0118 622260

☐ 06 52354788

☐ 0118 622000

☐ 0118 622999

☐ [kees.schefferlie@rws.nl](mailto:kees.schefferlie@rws.nl)

\*\*\*\*\*

Disclaimer

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de afzender te informeren. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van de mail contact met afzender op te nemen. This message shall not constitute any rights or obligations. This message is intended solely for the addressee. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. When in doubt whether this message is correct or complete, please contact the sender.

\*\*\*\*\*

**From:** Schefferlie, Kees (DZL) [mailto:[kees.schefferlie@rws.nl](mailto:kees.schefferlie@rws.nl)]  
**Sent:** dinsdag 29 december 2009 16:15  
**To:** Heidi Debergh  
**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte mevrouw Debergh,

De ongevallen in het gebied kunnen alleen vanaf 1986 worden weergegeven. Per jaar zal hiervan een kaartje worden gemaakt.

In de monitoring veiligheid Scheldegebied zijn de intensiteiten weergegeven vanaf 1990.

Verder teruggaan dan 1986 wordt dus ondoenlijk.

De gegevens betreffende de intensiteiten vóór 1990 zijn onvolledig, danwel betreffen niet dezelfde gebiedsindeling.

De ontbrekende intensiteiten zeevaart 1986 - 1990 zijn daarom door mij op samengesteld op basis van de zeevaart naar Antwerpen in 1990 en geëxtrapoleerd. Daarna zijn deze getallen afgerond zodat duidelijk is dat het schattingen zijn. Wellicht dat bij de SRK de juiste data is te vinden, maar daar kan ik de juiste persoon niet bereiken.

Zeevaart:	1986	1987	1988	1989
1: Mondingsgebied (aanloop (Wester)Schelde - vaarwegkilometer 67):	57000	55000	56000	57000
2: Vlissingen Buitenhaven - Sloehaven (kilometer 67 - 61):	50000	48000	49000	50000
3: Sloehaven - Terneuzen (kilometer 61 - 47):	45000	44000	44000	46000
4: Terneuzen - Hansweert (kilometer 47 - 28):	34000	33000	34000	35000
5: Hansweert - Antwerpen (kilometer 28 - Antwerpen):	33000	32000	33000	34000

De intensiteiten binnenvaart zijn op basis van de schuttingen binnenvaart door de sluis Terneuzen bepaald (zoals gedaan is in de monitoring veiligheid Scheldegebied, echter niet op basis van het aantal sluis passages in 2000, maar op basis van de passages in 1990, zijnde 53.089) en leveren het volgende beeld:

Binnenvaart:	1986	1987	1988	1989
1: Mondingsgebied (aanloop (Wester)Schelde - vaarwegkilometer 67):	28000	27000	29000	30000
2: Vlissingen Buitenhaven – Sloehaven (kilometer 67 - 61):	53000	51000	54000	55000
3: Sloehaven – Terneuzen (kilometer 61 - 47):	26000	25000	26000	27000
4: Terneuzen – Hansweert (kilometer 47 - 28):	9000	9000	10000	10000
5: Hansweert – Antwerpen (kilometer 28 - Antwerpen):	6000	6000	6000	6000

Met vriendelijke groet,

**Kees Schefferlie**  
**adviseur afdeling Scheepvaart (AXS)**

bezoekadres:

Rijkswaterstaat Directie Zeeland  
Poelendaelesingel 18, 4335 JA MIDDELBURG

postadres: Postbus 5014, 4330 KA MIDDELBURG

☐ 0118 622260

☐ 06 52354788

☐ 0118 622000

☐ 0118 622999

☐ [kees.schefferlie@rws.nl](mailto:kees.schefferlie@rws.nl)

\*\*\*\*\*

Disclaimer

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de afzender te informeren. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van de mail contact met afzender op te nemen. This message shall not constitute any rights or obligations. This message is intended solely for the

addressee. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. When in doubt whether this message is correct or complete, please contact the sender.

**Van:** Heidi Debergh [\[mailto:heidi.debergh@vliz.be\]](mailto:heidi.debergh@vliz.be)

**Verzonden:** maandag 4 januari 2010 8:50

**Aan:** Schefferlie, Kees (DZL)

**Onderwerp:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte heer Schefferlie,

Hartelijk bedankt voor uw respons. Is het mogelijk om ons de overige data (ongevallen en scheepsbewegingen) digitaal toe te sturen. Wij kregen slechts een papieren kopie van het document 'Monitoring veiligheid Scheldegebied 2008' ter inzage.

Welke persoon dienen we eventueel te contacteren bij SRK voor meer correcte gegevens (van zeevaart)?

Kunt u ons de pdf die u heeft met de afbakening van het studiegebied toesturen? Indien de oorspronkelijke file niet meer beschikbaar is, kunnen we eventueel met uw toestemming en goedkeuring een shapefile maken van deze pdf?

Bij voorbaat dank,

Heidi Debergh

**From:** Schefferlie, Kees (DZL) [mailto:kees.schefferlie@rws.nl]

**Sent:** maandag 4 januari 2010 12:45

**To:** Heidi Debergh

**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte mevrouw Debergh,

De Monitoring veiligheid Scheldegebied mag nog niet digitaal worden verspreid. Het betreft een PDF versie.  
Contactpersoon bij de SRK is de heer Johan DeMan, tel. 0118-424700

De enige PDF die ik van het studiegebied heb is de overzichtkaart scheepvaartkaart in Zeeland, welke is te downloaden van de website [VTS-Scheldt.net](http://VTS-Scheldt.net), onder documentatie / scheepvaart in Zeeland

Met vriendelijke groet,

Kees Schefferlie

Geachte mevrouw Debergh,

Hierbij in de bijlage de door u gevraagde gegevens (VLIZ voegt toe: dit betreft scheepsbewegingen scheldegebied).

Met vriendelijke groet,

**Kees Schefferlie**

**adviseur afdeling Scheepvaart (AXS)**

bezoekadres:

Rijkswaterstaat Directie Zeeland

Poelendaelesingel 18, 4335 JA MIDDELBURG

postadres: Postbus 5014, 4330 KA MIDDELBURG

0118 622260

06 52354788





Op de infodag Gemeenschappelijk Nautisch beheer in Nederland sprak ik u aan over het project dat het VLIZ uitvoert in opdracht van de Afdeling Maritieme Toegang ter ontwikkeling van een set indicatoren van duurzame ontwikkeling voor het Schelde-estuarium. U heeft mij toen een overzicht gegeven van de verschillende indicatoren die reeds worden opgevolgd in het kader van vlotheid en veiligheid in het Schelde-estuarium. Ondertussen hebben wij ook contact opgenomen met de heer Descamps en de heer Schefferlie voor dataverzameling. Met betrekking tot het aantal ongevallen t.o.v. het aantal scheepsbewegingen maakte u vermelding van een streefdoel voor beleid. Kunt u ons ook meegeven waar we dit streefdoel kunnen terugvinden?

Met vriendelijke groet en bij voorbaat dank,

Heidi

**Heidi Debergh**

*Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid*

VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee

InnovOcean site, Wandelaarkaai 7

B-8400 Oostende

t +32 (0) 59 34 01 72

f +32 (0) 59 34 21 31

[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)

[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** MESUERE, Martin [<mailto:martin.mesuere@mow.vlaanderen.be>]

**Sent:** dinsdag 5 januari 2010 10:25

**To:** Priem, Stefaan

**Cc:** DESCAMPS, Antoine ; [heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)

**Subject:** FW: Indicatoren Schelde-estuarium

Dag Stefaan,

onderstaande mevrouw werkt voor het Vliz en voert een onderzoek uit voor de afdeling MT. Een van de indicatoren die ze wenst op te volgen is het aantal ongevallen/scheepsbewegingen.

In onderstaande mail vraagt ze naar het beleidsdocument (fiches?) waarin deze indicator(en) bepaald zijn. Is het mogelijk om dit document aan haar aan te leveren.

dank bij voorbaat,

Martin

**From:** Priem, Stefaan [<mailto:stefaan.priem@mow.vlaanderen.be>]

**Sent:** dinsdag 5 januari 2010 10:46

**To:** [heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)

**Cc:** DESCAMPS, Antoine ; MESUERE, Martin

**Subject:** RE: Indicatoren Schelde-estuarium

Geachte mevrouw Debergh,

In bijlage vindt u de fiche van de indicator "Veilige Scheepvaart" die overeenkomstig de Beheersovereenkomst van het Agentschap MDK wordt bijgehouden.

De indicator biedt een overzicht van het aantal scheepsongevallen in vergelijking met het aantal scheepsbewegingen binnen de werkingsgebieden van Verkeerscentrale Zeebrugge en Verkeerscentrale Zandvliet.

De norm waar momenteel naar gestreefd wordt is minder dan 0,04% ongevallen voor alle scheepsbewegingen.

De fiche bevat het kwartaaloverzicht van 2007, 2008 en 2009 (tot en met het derde kwartaal).

Aarzel niet om ons te contacteren indien u meer informatie wenst.

Met vriendelijke groet,

Stefaan Priem

VTS-Coördinator - Adjunct van de directeur

Afdeling Scheepvaartbegeleiding

Maritiem Plein 3, 8400 Oostende

059 255 457 - 0499 94 93 81

[www.scheepvaartbegeleiding.be](http://www.scheepvaartbegeleiding.be)

**Van:** Heidi Debergh [mailto:[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)]

**Verzonden:** vrijdag 8 januari 2010 12:34

**Aan:** Priem, Stefaan

**CC:** Ann-Katrien Lescrauwaet

**Onderwerp:** RE: Indicatoren Schelde-estuarium

Beste heer Priem,

Hartelijk bedankt voor het toesturen van dit voorbeeld. Deze indicatorfiche is het voorbeeld van waar we naar op zoek zijn voornamelijk wat betreft het weergeven van een trend en een afwijking t.o.v. de norm.

In oktober 2009 zijn we reeds langs geweest bij de ScheldeRadarKeten en spraken met dhr. Johan Deman en dhr. Gerrie Eikenhout i.v.m. mogelijke bevraging van het IVS systeem. Het is niet onze bedoeling om nieuwe zaken voor te stellen maar zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande initiatieven. We hebben in dit verband daarom nog volgende vragen i.v.m. de indicator die u toestuurde:

- Worden deze statistieken ook bijgehouden voor de andere verkeerscentrales (SCC, Hansweert, Terneuzen)?
- Is er ook de mogelijkheid om een opsplitsing te maken naar type ongeval en type schepen betrokken bij de ongevallen?
- Zijn ook oudere gegevens beschikbaar? Indien ja tot hoever gaan deze gegevens dan terug?
- Is de norm waarin hier vermelding van wordt gemaakt ook geldig op Nederlands grondgebied?
- Welke houdt de IMO-definitie van ongevallen in? Worden bepaalde ongevallen hierdoor niet meegerekend (zie ook onderste vraag)?
- Welke is de voorwaarde voor gebruik van deze data?
- Welke is de verhouding van deze rapportage tot deze van 'Monitoring Veiligheid in het Scheldegebied' van de heer Kees Schefferlie?
  - o Klopt het dat in de rapportage die u toestuurde het aantal scheepsbewegingen beperkt is tot de zeevaart en met GPS-AIS uitgeruste binnenvaartschepen waardoor een deel van de binnenvaart niet wordt meegerekend?
  - o Worden in deze rapportage ook ongevallen meegerekend buiten de SRK-registraties?

Met vriendelijke groet en alvast bedankt,

**Heidi Debergh**

*Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid*

VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee

InnovOcean site, Wandelaarkaai 7

B-8400 Oostende

t +32 (0) 59 34 01 72

f +32 (0) 59 34 21 31

heidi.debergh@vliz.be

www.vliz.be

**From:** Priem, Stefaan [mailto:stefaan.priem@mow.vlaanderen.be]

**Sent:** maandag 25 januari 2010 12:10

**To:** Heidi Debergh

**Cc:** Ann-Katrien Lescrauwaet

**Subject:** RE: Indicatoren Schelde-estuarium

Geachte,

Mijn excuses voor de laattijdige reactie. Hopelijk biedt onderstaande een antwoord op uw vragen.

U kunt steeds bij mij terecht voor meer informatie.

Mvg

Stefaan Priem

- Worden deze statistieken ook bijgehouden voor de andere verkeerscentrales (SCC, Hansweert, Terneuzen)?

Het systeem dat de gegevens opvraagt is hetzelfde voor Vlaanderen als voor Nederland. Voor de Nederlandse centrales zijn ze bijgevolg ook beschikbaar. Of deze ook effectief worden bijgehouden en gerapporteerd aan de Nederlandse overheid is waarschijnlijk, doch wellicht kan dhr. Gerrie Eikenhout u daar verder mee helpen. Jaarlijks wordt er wel een gemeenschappelijke rapportage aan de Permanente Commissie (met Vlaamse en Nederlandse vertegenwoordiging) in het monitoringrapport (zie bijlage)

- Is er ook de mogelijkheid om een opsplitsing te maken naar type ongeval en type schepen betrokken bij de ongevallen?

Het systeem biedt verschillende modaliteiten waaronder ook het type ongeval (aanvaring, stranding, klacht, near miss, ...) en het type schip op basis van lengte, diepgang of zee- of binnenschip.

- Zijn ook oudere gegevens beschikbaar? Indien ja tot hoever gaan deze gegevens dan terug?

De rapportage is gestart in oktober 2001 en werd sindsdien op drie-maandelijks basis bijgehouden.

- Is de norm waarin hier vermelding van wordt gemaakt ook geldig op Nederlands grondgebied?

De gehanteerde norm wordt, indien nodig, jaarlijk herzien door de directieraad MDK. Ik ben niet op de hoogte of men aan Nederlandse zijde dezelfde norm gebruikt.

- Welke houdt de IMO-definitie van ongevallen in? Worden bepaalde ongevallen hierdoor niet meegerekend (zie ook onderste vraag)?

Definitie van een scheepsongeval: een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten en ongevallen op zee. Ongevallen door ons geregistreerd betreffen voornamelijk aanvaringen en strandingen.

- Welke is de voorwaarde voor gebruik van deze data?

Bedoelt u extern gebruik buiten de afdeling Scheepvaartbegeleiding/MDK?

- Welke is de verhouding van deze rapportage tot deze van 'Monitoring Veiligheid in het Scheldegebied' van de heer Kees Schefferlie?

De scope van het monitoringrapport is beperkt tot de Westerschelde, terwijl onze rapportage de werkingsgebieden van verkeerscentrale Zeebrugge (vanaf de Frans-Belgische tot de Belgisch-Nederlandse grens) en Zandvliet (bovenwaart boei 55) bestrijkt.

- o Klopt het dat in de rapportage die u toestuurde het aantal scheepsbewegingen beperkt is tot de zeevaart en met GPS-AIS uitgeruste binnenvaartschepen waardoor een deel van de binnenvaart niet wordt meegerekend?

Voor de rapportering worden meegenomen: de zeevaart en de binnenvaart groter dan 1140 ton of kegelvaart.

- o Worden in deze rapportage ook ongevallen meegerekend buiten de SRK-registraties?
- Deze rapportage registreert alle ongevallen binnen het SRK-werkingsgebied.

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:ann-katrien@vliz.be]

**Sent:** woensdag 20 januari 2010 17:47

**To:** lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be

**Cc:** heidid@vliz.be

**Subject:** nautische vlotheid en veiligheid

Beste Lieven,

Mag ik, zoals afgesproken tijdens ons overleg in november, onderstaande vraagstelling mbt 'nautische vlotheid' en de gegevens 'effectieve reistijd versus nullijn' terug onder de aandacht brengen?

Bij voorbaat dank voor uw reactie,  
met vriendelijke groeten,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
VLIZ

**From:** Heidi Debergh [mailto:heidi.debergh@vliz.be]

**Sent:** donderdag 28 januari 2010 8:22

**To:** Gerrie Eikenhout

**Cc:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'

**Subject:** Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Gerrie,

Volgende op ons telefoongesprek stuur ik u hierbij de rapportage toe die de afdeling scheepvaartbegeleiding jaarlijks uitvoert. Graag doen wij een bevraging van het BI-systeem naar analogie met deze rapportage voor alle stations (zowel Nederlandse als Vlaamse) binnen het SRK-werkingsgebied en dit zo ver mogelijk terug in de tijd (vermoedelijk 2001?)

In het document van de bijlage is een norm gepresenteerd voor veilige scheepvaart in Vlaanderen. Weet u of deze norm ook in Nederland wordt toegepast bij rapportage of toetsing, of eventueel andere normen van toepassing zijn?

Met vriendelijke groeten en bij voorbaat dank voor uw medewerking,

**Heidi Debergh**

*Wetenschappelijk medewerkster Cijfers & Beleid*

VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee

InnovOcean site, Wandelaarkaai 7

B-8400 Oostende

t +32 (0) 59 34 01 72

f +32 (0) 59 34 21 31

[heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)

[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** Gerrie Eikenhout [mailto:Gerrie.Eikenhout@schelderadar.net]

**Sent:** donderdag 4 februari 2010 10:21

**To:** Heidi Debergh

**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Heidi,

Ik ben met je verzoek bezig, maar vraag nog een weekje geduld: voor het berekenen van het aantal reizen in een gebied is een bepaald algoritme nodig, dat ik eerst nog wil overleggen met Johan Deman.

Johan is echter pas in de loop van volgende week weer terug op kantoor, zodat ik ten vroegste eind volgende week iets kan opleveren.

Met vriendelijke groeten,

*Gerrie Eikenhout*

*Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen*

*Commandoweg 50*

*4381 BH Vlissingen (NL)*

*tel.: +31 (0)118 424749*

*fax: +31 (0)118 478479*

*e-mail: [gerrie.eikenhout@schelderadar.net](mailto:gerrie.eikenhout@schelderadar.net)*

*website: <http://www.vts-scheldt.net>*

**From:** Gerrie Eikenhout [mailto:Gerrie.Eikenhout@schelderadar.net]

**Sent:** woensdag 17 februari 2010 13:23

**To:** Heidi Debergh

**Cc:** Johan Deman

**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Heidi,

Iets later dan eerder gemeld stuur ik je hierbij de gevraagde data.

Het rapport 'Indicator 1 1 1 - veilige scheepvaart op de maritieme toegangswegen - 3e kwartaal 2009.xls', dat je mij hebt toegestuurd, wordt opgemaakt op basis van cijfers die wij doen toekomen aan de afdeling scheepvaartbegeleiding; het exacte rapport kan ik je dus niet leveren, wel de onderliggende cijfers.

Zoals ik reeds eerder heb gemeld moest ik een ander algoritme maken om ook het aantal reizen van de Nederlandse centrales te bepalen: dit impliceert dat er kleine verschillen kunnen zitten tussen de cijfers van het rapport, zoals dat tot nu toe door de afdeling scheepvaartbegeleiding is opgemaakt, en de nu aangeleverde data.

Om de rapporten nog enigszins leesbaar te houden heb ik de detaildata per jaar opgevraagd, waarbij de vroegste datum 01-03-2003 is, en laten genereren in pdf en xls formaat.

Als antwoord op je vraag over de toegepaste norm: ik heb er geen idee van, in deze ben ik slechts toeleverancier van data, geen bepaler.

Mocht je nog vragen hebben, dan hoor ik dat graag van je.  
Succes met het verwerken van de data!

Met vriendelijke groeten,

*Gerrie Eikenhout*  
*Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen*  
*Commandoweg 50*  
*4381 BH Vlissingen (NL)*  
*tel.: +31 (0)118 424749*  
*fax: +31 (0)118 478479*  
*e-mail: [gerrie.eikenhout@schelderadar.net](mailto:gerrie.eikenhout@schelderadar.net)*  
*website: <http://www.vts-scheldt.net>*

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:[annkatrien.lesrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lesrauwaet@vliz.be)]  
**Sent:** dinsdag 16 februari 2010 15:50  
**To:** [lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be](mailto:lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be)  
**Cc:** 'Heidi Debergh'  
**Subject:** nautische vlotheid & veiligheid

Beste Lieven,

We zouden graag onderstaande afspraak terug onder de aandacht brengen. Hopelijk kan Scheepvaartbegeleiding deze ondersteuning nog steeds verzorgen.

Dank bij voorbaat voor uw reactie,  
Met vriendelijke groeten,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
Figures&Policy



VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
annkatrien.lescrauwaet@vliz.be  
www.vliz.be

**From:** Heidi Debergh [\[mailto:heidi.debergh@vliz.be\]](mailto:heidi.debergh@vliz.be)  
**Sent:** vrijdag 19 februari 2010 11:06  
**To:** Gerrie Eikenhout  
**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Gerrie,

Hartelijk bedankt voor de toegestuurde data. We begrijpen dat een ander algoritme moest worden gemaakt om ook de Nederlandse centrales te kunnen opvragen maar soms zitten toch wel grote verschillen in de bekomen data. Ik geef een voorbeeldje voor augustus 2009 (Zandvliet): 0 incidenten en 1923 scheepsbewegingen tegenover 1 incident en 2486 scheepsbewegingen. Heb je enig idee hoe dit komt?

Toegestuurde data:

Center	2009	januari	1	2397	<b>0,04172%</b>
Zandvliet		februari	1	2494	<b>0,04010%</b>
		maart	1	2563	<b>0,03902%</b>
		april	0	2508	0,00000%
		mei	0	2536	0,00000%
		juni	1	2579	<b>0,03877%</b>
		juli	2	2621	<b>0,07631%</b>
		augustus	0	1923	0,00000%
		september	3	2515	<b>0,11928%</b>

Data in de rapportage van de afdeling scheepvaartbegeleiding

Zandvliet	Aantal incidenten	Aantal bewegingen	Percentage
Jan	1	2403	<b>0,0416%</b>
Feb	1	2497	<b>0,0400%</b>
Maa	1	2561	0,0390%
Apr	0	2506	0,0000%
Mei	0	2548	0,0000%
Jun	1	2535	0,0394%
Jul	2	2582	0,0775%

Aug	1	2486	0,0402%
Sep	3	2448	0,1225%

Is het mogelijk om ons een kaart toe te sturen met het geografische gebied waarop de 5 verkeerscentrales betrekking hebben? Op de website van de Schelderadarketen vonden we enkel een kaart met de ligging van de centrales maar niet met het gebied waarvoor ze verantwoordelijk zijn? We vonden ook de marifoonblokindeling maar hier is sprake van een 6<sup>e</sup> zone 'Steenbank'...

Vriendelijke groet en alvast bedankt!

Heidi

**From:** Gerrie Eikenhout [mailto:Gerrie.Eikenhout@schelderadar.net]

**Sent:** dinsdag 23 februari 2010 11:18

**To:** Heidi Debergh

**Cc:** Johan Deman

**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste Heidi,

Bedankt voor je opmerkingen. Ik heb inmiddels het een en ander nagekeken:

- Ik vermoed dat het aantal ongevallen een tikfout is geweest bij het overnemen van de data: in het rapport dat wij hebben aangeleverd staat '0 ongevallen' in de maand augustus (zie ook bijlage)
- Je tweede opmerking is ernstiger: in de maand augustus blijken niet alle passagemeldingen in het systeem te zitten, data van een achttal dagen ontbreekt!  
We hebben dit probleem inmiddels gemeld bij de leverancier en hopen dat deze gegevens snel alsnog beschikbaar zijn.

Bijgevoegd vind je ook een kaartje met de blokken (gebieden) waarvoor de centrales verantwoordelijk zijn.

Ik hou je verder wel op de hoogte van de ontwikkelingen.

Met vriendelijke groeten,

*Gerrie Eikenhout*

*Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen*

*Commandoweg 50*

*4381 BH Vlissingen (NL)*

*tel.: +31 (0)118 424749*

*fax: +31 (0)118 478479*

*e-mail: gerrie.eikenhout@schelderadar.net*

*website: <http://www.vts-scheldt.net>*

**Van:** Schefferlie, Kees (DZL)  
**Verzonden:** maandag 11 januari 2010 15:30  
**Aan:** 'Heidi Debergh'  
**Onderwerp:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium  
Geachte mevrouw Debergh,

Ik moet u helaas medelen dat het leveren van de ongevaldata tot 1986 nog minimaal een maand gaat duren.  
Ik ben hiervoor van een andere afdeling afhankelijk die wegens capaciteitsproblemen erg achterop geraakt is.  
Met vriendelijke groet,

**Kees Schefferlie**  
**adviseur afdeling Scheepvaart (AXS)**

bezoekadres:  
Rijkswaterstaat Directie Zeeland  
Poelendaelesingel 18, 4335 JA MIDDELBURG  
postadres: Postbus 5014, 4330 KA MIDDELBURG

☐ 0118 622260

☐ 06 52354788

☐ 0118 622000

☐ 0118 622999

☐ [kees.schefferlie@rws.nl](mailto:kees.schefferlie@rws.nl)

\*\*\*\*\*

**Disclaimer**

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de afzender te informeren. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van de mail contact met afzender op te nemen. This message shall not constitute any rights or obligations. This message is intended solely for the addressee. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. When in doubt whether this message is correct or complete, please contact the sender.

\*\*\*\*\*

**From:** Schefferlie, Kees (DZL) [<mailto:kees.schefferlie@rws.nl>]

**Sent:** maandag 1 februari 2010 15:13

**To:** Schefferlie, Kees (DZL); Heidi Debergh

**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Geachte mevrouw Debergh,

Helaas zal het nog langer gaan duren. De bewuste afdeling zal de vraag uitbesteden en ik zal hopelijk over een week vernemen wanneer ik e.e.a. kan verwachten.

Met vriendelijke groet,

**Kees Schefferlie**

**Van:** Heidi Debergh [<mailto:heidi.debergh@vliz.be>]

**Verzonden:** woensdag 3 februari 2010 9:17

**Aan:** Schefferlie, Kees (DZL)

**CC:** 'Ann-Katrien Lescrauwaet'

**Onderwerp:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Beste heer Schefferlie,

Bedankt om ons op de hoogte te houden. Ondertussen staan we ook rechtstreeks in contact met dhr. Gerrie Eikenhout voor wat betreft de ongevalldata voor het volledige SRK werkingsgebied. Gezien de scope van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer zullen we ons mogelijk in eerste instantie hierop baseren. Uiteraard zal een verwijzing naar uw rapportage mee opgenomen worden in de beschrijving van de indicator.

Met vriendelijke groet en bedankt voor uw enthousiaste medewerking,

Heidi Debergh

**From:** Schefferlie, Kees (DZL) [mailto:kees.schefferlie@rws.nl]  
**Sent:** vrijdag 26 februari 2010 15:49  
**To:** Heidi Debergh  
**Subject:** RE: Nautische veiligheid in het Schelde-estuarium

Bedankt mevrouw Debergh voor uw informatie,

Voor de volledigheid deel ik u mee dat mij kortgeleden verteld is dat van uitbesteding voorlopig geen sprake zal zijn vanwege het ontbreken van budget hiervoor. Naar een oplossing wordt nog gezocht.

Met vriendelijke groet,  
Kees Schefferlie

**Van:** Heidi Debergh [mailto:heidi.debergh@vliz.be]  
**Verzonden:** donderdag 25 februari 2010 17:36  
**Aan:** Priem, Stefaan  
**Onderwerp:** RE: Indicatoren Schelde-estuarium

Beste heer Priem,

Ik zie dat ik heb nagelaten deze mail te beantwoorden. Bedankt voor uw reactie.

We hebben nog enkele vragen voor u:

- U geeft aan dat de gehanteerde norm jaarlijks kan worden bijgesteld. Is deze norm de afgelopen 10 jaar veranderd?
- U verwijst voor de definitie van een scheepsongeval naar de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten en ongevallen op zee, kunt u aangeven waar we deze definitie raadplegen in de IMO-code?
- We kregen ondertussen de gegevens (ongevallen/scheepsbewegingen) toegestuurd voor de 5 verkeerscentrales. Hieruit blijkt dat vooral Zandvliet het slechtste scoort, heeft u een idee waarom?

Met vriendelijke groet,

Heidi Debergh

**From:** Priem, Stefaan [mailto:stefaan.priem@mow.vlaanderen.be]  
**Sent:** donderdag 11 maart 2010 15:39  
**To:** Heidi Debergh  
**Subject:** RE: Indicatoren Schelde-estuarium

Geachte,

De norm werd sinds de opstart van de metingen in oktober 2001 niet aangepast.  
In bijlage de twee IMO-documenten die de basis vormen voor de definitie van een scheepvaartongeval.

Dat verkeerscentrale Zandvliet minder scoort (hoewel de centrale ook in 2009 ruimschoots de norm heeft behaald) is ons bekend.

De redenen daarvoor kunnen onder andere zijn:

- het werkingsgebied van de centrale bevindt zich op een plaats waar de rivier een *bottleneck* vormt voor alle inkomende en uitgaande vaart. Dit leidt tot een hogere graad van activiteit op een kleinere oppervlakte.
- de "bocht van Bath" valt, hoewel op Nederlands grondgebied, binnen het werkingsgebied van verkeerscentrale Zandvliet. Dit nauw is een uiterst delicate passage voor inkomende en uitgaande scheepvaart met specifieke diepten, stromingen en windsnelheden.
- anders dan het werkingsgebied van verkeerscentrale Zeebrugge wordt het werkingsgebied van verkeerscentrale Zandvliet wel - en zeer druk - bevaren door de binnenvaart. Dit vereist extra aandacht en discipline van alle vaarweggebruikers.
- het werkingsgebied van verkeerscentrale Zandvliet behelst een groot deel van de haven van Antwerpen, de grootste haven van het Scheldegebied. Dit omvat o.a. de buitenkant van de sluizen (Zandvliet-, Berendrecht-, Kallo-, Boudewijn-, ...), het Deurganckdok, de Noordzee- en Europaterminal, etc. Het spreekt voor zich dat ook hier de verkeersintensiteit zeer hoog ligt.

Ik hoop uw vragen hiermee beantwoord te hebben. Mocht dit niet zo zijn, kunt u me steeds contacteren.

Met vriendelijke groet,

Stefaan Priem

-----Original Message-----

From: Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:ann-katrien@vliz.be]

Sent: woensdag 14 april 2010 14:40

To: lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be

Cc: annkatrien@vliz.be; heidid@vliz.be

Subject: nautische vlotheid en veiligheid

Geachte ir. Dejonckheere  
beste Lieven,

Eind vorig jaar werden (ikv een opdracht door Afdeling Maritieme Toegang)onderstaande afspraken gemaakt. We zijn in de eindfase van de opdracht (mei 2010), waarbij wij voor elk van de (trend)indicatoren samenvattingen opleveren, onder andere aan de leden van de kerngroep van de Vlaams-Nederlandse ScheldeCommissie. Dit geldt ook voor het thema nautische vlotheid en veiligheid.

We hopen nog op de ondersteuning van uw dienst te kunnen rekenen voor onderstaande data:

- de data die de grafieken "Nullijn versus effectieve reistijd" (cfr. verslag '1285003015\_FaseA2c2\_AnalyseParametersWachttijden') per traject en per scheepsklasse onderbouwen voor de reeds beschikbare jaren
- deze grafiek zo ver mogelijk terug aanvullen in de tijd op basis van de beschikbare datareeksen in het BI
- bij de opmaak van de grafiek 2009 een nieuwe reeks (effectieve reistijd) aanleveren: verwachte aanleverdatum begin 2010.

Kan u ons laten weten of deze gegevens nog beschikbaar kunnen worden gesteld binnen de tijdslimiet van de opdracht (mei 2010)? Bedankt voor uw reactie,

Met vriendelijke groeten,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
annkatrien.lesrauwaet@vliz.be

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:ann-katrien@vliz.be]  
**Sent:** dinsdag 20 april 2010 11:17  
**To:** Christophe.dutoict@mow.vlaanderen.be; lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be  
**Cc:** Heidi Debergh  
**Subject:** nautische vlotheid en veiligheid

Geachte ir. Dutoict,  
Beste Christophe,

Dank bij voorbaat om u over onderstaande vraag te willen buigen. Ik heb het verslag in kwestie in de bijlage toegevoegd, ter illustratie van de data die zouden aangeleverd worden.  
Hopelijk kan u ons - in overleg met uw collega ir. Dejonckheere - een stukje verder op weg helpen.  
Met vriendelijke groet,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
*Figures&Policy*  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
annkatrien.lesrauwaet@vliz.be  
www.vliz.be

**Van:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:annkatrien.lesrauwaet@vliz.be]  
**Verzonden:** dinsdag 11 mei 2010 14:22  
**Aan:** Descamps, Eva  
**Onderwerp:** FW: nautische vlotheid en veiligheid  
Beste Eva,

Onderstaande communicatie vat het verloop van de laatste maanden samen (uitgezonderd de telefoongesprekken)  
Het document in de bijlage is dan ter illustratie van de omschrijving van de bevraging.  
We hopen op een positief antwoord,  
met vriendelijke groeten,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
*Figures&Policy*  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7

B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** Descamps, Eva [<mailto:eva.descamps@mow.vlaanderen.be>]  
**Sent:** dinsdag 11 mei 2010 14:24  
**To:** Ann-Katrien Lescrauwaet  
**Subject:** RE: nautische vlotheid en veiligheid

Dag Ann-Katrien

ik buig me even over de mails, zodat ik zelf de vraagstelling snap en ga dan op zoek naar de oplossing.

vriendelijke groet  
Eva

From: Descamps, Eva [<mailto:eva.descamps@mow.vlaanderen.be>]  
To: Ann-Katrien Lescrauwaet [<mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be>]  
Sent: Wed, 12 May 2010 10:33:46 +0200  
Subject: RE: nautische vlotheid en veiligheid

> Ann-Katrien  
>  
> ik zend het toch door naar Antoine, hij wordt voor dit soort zaken  
> betaald, zegt hij zelf en ik weet er te weinig van af om snel een  
> antwoord te vinden. Maar als er nog iets zou vastlopen, laat je het  
> maar weten  
>  
> vriendelijke groet  
> Eva

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [<mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be>]  
**Sent:** maandag 12 juli 2010 15:44  
**To:** lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be  
**Cc:** 'Heidi Debergh'  
**Subject:** INDICATOREN nautische vlotheid en veiligheid  
**Importance:** High

Dag Lieven,

*Hierbij de allereerste mail ivm vraagstelling rond de INDICATOREN.  
Laat jij ons deze week dan nog weten wat haalbaar is en tegen welke datum? onze deadline voor de teksten was mei 2010.  
met vriendelijke groeten,*

Ann-Katrien Lescrauwaet  
[Figures&Policy](#)

VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
[InnovOcean](#) site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)]  
**Sent:** maandag 2 augustus 2010 12:01  
**To:** [lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be](mailto:lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be)  
**Subject:** SCHELDE INDICATOREN nautische vlotheid en veiligheid  
**Importance:** High

Dag Lieven,

Je had ons beloofd een antwoord te geven mbt het al dan niet aanleveren van data + eventuele datum. Kan je ons aub een bericht geven?  
Dank je!

Ann-Katrien Lescrauwaet  
*Figures&Policy*  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)]  
**Sent:** maandag 2 augustus 2010 14:30  
**To:** [lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be](mailto:lieven.dejonckheere@mow.vlaanderen.be)  
**Cc:** 'Heidi Debergh'  
**Subject:** Samenvatting indicator nautisch beheer

Dag Lieven,

In afwachting van de data, hebben we alvast volgende tekst voorbereid mbt dit thema (indicator) voor de leden van de Vlaams-Nederlandse ScheldeCommissie. Het tweede deel van de tekst verwijst naar nautische vlotheid. Deze tekst is voorlopig nog niet ter beschikking gesteld, en moet uiteraard eerst voorgelegd worden aan het GNB.

Misschien is het een optie om de tekst te behouden zoals nu geformuleerd

*....De gegevens van de totale wachttijden werden aangevraagd bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding maar zijn tot op heden nog niet beschikbaar. Uit de studie ketenbenadering GNB Scheldegebied (deelopdracht A) kunnen wel enkele algemene conclusies worden overgenomen met betrekking tot de wachttijden in 2008.....*  
Dank voor je reactie,



Ann-Katrien Lescrauwaet  
*Figures&Policy*  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
annkatrien.lesrauwaet@vliz.be  
www.vliz.be

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:annkatrien.lesrauwaet@vliz.be]  
**Sent:** donderdag 5 augustus 2010 17:19  
**To:** johan.deman@schelderadar.net  
**Subject:** Indicatoren voor het Schelde-estuarium: nautisch beheer

Beste Johan,

In het kader van het Schelde-indicatorenproject namen wij eerder contact op mbt de indicator 'nautisch beheer' (nautische vlotheid en nautische veiligheid). Ook dhr. Martin Mesuere, Antoine Descamps, Johan Raes, Gerrie Eikenhout werden gecontacteerd. Ondertussen werd de ontwerptekst van de inhoudelijke samenvatting van deze indicator afgerond.

Volgens de vastgelegde procedure worden de ontwerpteksten voorgelegd aan de stuurgroepleden en aan de betrokken experts vooraleer ze publiek worden gemaakt op de webpagina's van de Scheldemonitor. De leden van de project-stuurgroep hebben in dit geval uitdrukkelijk te kennen gegeven dat zij geen akkoord kunnen geven daar de bevoegdheid om goedkeuring te geven over de ontwerpteksten van de indicator 'nautisch beheer' bij het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer ligt. Kan u ons aangegeven welke hiërarchische lijn wij hier best volgen bij het contacteren van de bevoegde instanties om deze teksten voor te leggen?

Dank bij voorbaat, met vriendelijke groeten,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
*Figures&Policy*  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
annkatrien.lesrauwaet@vliz.be  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

From: Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:[ann-katrien@vliz.be](mailto:ann-katrien@vliz.be)]  
Sent: dinsdag 7 september 2010 11:12  
To: [antoine.descamps@mow.vlaanderen.be](mailto:antoine.descamps@mow.vlaanderen.be); [martin.mesuere@mow.vlaanderen.be](mailto:martin.mesuere@mow.vlaanderen.be)  
Subject: Schelde-estuarium indicatoren (aMT-MOW): akkoord ontwerptekst indicator 'nautisch beheer'

Geachte ir. Descamps, kapt. Mesuere,

In het kader van het Schelde-indicatorenproject (opdrachtgever aMT-MOW) namen wij eerder contact op mbt de indicator 'nautisch beheer'. Ook dhr. Stefaan Priem, Johan Raes, Johan Deman en Gerrie Eikenhout werden gecontacteerd.

De stuurgroep en bevroagde experts gaven goedkeuring aan een lijst indicatoren voor het Schelde estuarium (waterkwaliteit, bodemberoerende activiteiten, socio-economisch belang van de havens, etc..). Voor elke indicator is een inhoudelijke samenvatting en een technische beschrijving opgemaakt, die binnenkort via de Scheldemonitor en het Schelde dataportaal beschikbaar wordt gesteld. Een voorbeeld vindt u via deze verborgen link:

<http://www.scheldemonitor.be/indicatorfiche.php?id=10> (klik op 'Indicator Samengevat')

De ontwerptekst voor de indicator 'nautisch beheer' werd in juli afgerond (zie bijlage, voorlopige lay-out). De ontwerpteksten worden ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroepleden en aan de betrokken experts vooraleer ze publiek worden gemaakt op de webpagina's van de Scheldemonitor. De leden van de project-stuurgroep gaven in dit geval uitdrukkelijk te kennen dat enkel de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit uitspraak kan doen/goedkeuring kan geven over de ontwerpteksten van de indicator 'nautisch beheer'.

Er konden geen gegevens beschikbaar worden gesteld mbt nautisch beheer (cfr. communicatie dhr. Dejonckheere). Daarom werd gebruik gemaakt van een verklarende figuur uit de rapportage van de studie ketenbenadering. De GNA moet echter uitdrukkelijk toestemming geven om o.a. deze figuur over te nemen in de tekst. Mogen wij u vriendelijk verzoeken deze ontwerptekst te laten nakijken op onjuistheden of andere aandachtspunten en eventueel goedkeuring te geven? Wij zouden het erg op prijs stellen indien we de opmerkingen tegen **vrijdag 1 oktober** kunnen ontvangen.

Hopend op een positief antwoord,  
Met vriendelijke groeten,  
Ann-Katrien Lescrauwaet  
Figures&Policy  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
[annkatrien.lesrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lesrauwaet@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**Van:** Ann-Katrien Lescrauwaet [mailto:[annkatrien.lesrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lesrauwaet@vliz.be)]

**Verzonden:** maandag 4 oktober 2010 10:26

**Aan:** MEERSSCHAUT, Youri

**CC:** 'Heidi Debergh'; Roose, Frederik

**Onderwerp:** Schelde-estuarium indicatoren (aMT-MOW): akkoord ontwerptekst indicator 'nautisch beheer'

Geachte ir. Meersschart,

Beste Youri,

In het kader van de opdracht 'Indicatoren voor het Schelde-estuarium', werd in overleg met wetenschappelijke expertise en bevoegde instanties, een aantal indicatoren geselecteerd en uitgewerkt. De Samenvattingen van de indicatoren (NL en ENG) zijn 1 van de eindproducten.

Voor de indicator mbt nautisch beheer, werd jammer genoeg weinig of geen respons ontvangen (noch voor data noch voor reactie op de ontwerpteksten - zie bijlage).

We zouden deze teksten zsm graag on-line beschikbaar stellen samen met de andere indicatoren. Voor deze bepaalde indicator is de uitdrukkelijke toestemming van het GNA wenselijk. Ik heb Frederik Roose hierover aangesproken (vervanging van Ann Govaerts als projectleider). Hij stelde voor dat ik u contacteer om te kijken welke de meest aangewezen benadering is.

Dank bij voorbaat,  
mvg

Ann-Katrien Lescrauwaet  
Figures&Policy  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
[annkatrien.lesrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lesrauwaet@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)

**Van:** MEERSSCHAUT, Youri

**Verzonden:** woensdag 13 oktober 2010 10:38

**Aan:** SLABBINCK, Rony

**Onderwerp:** FW: Schelde-estuarium indicatoren (aMT-MOW): akkoord ontwerp tekst indicator 'nautisch beheer'

Beste heer Slabbinck,

In het kader van de stuurgroep O&M (in navolging van het Scheldeverdrag gezamenlijk beleid en beheer met Nederland), voorgezeten door Rik Goeticnk, zijn er het afgelopen jaar indicatoren opgesteld over alle mogelijke beleidsmatige aspecten die van belang zijn voor de Schelde. Bedoeling is om die indicatoren voor het ruime publiek toegankelijk te maken.

Deze indicatoren worden opgesteld door het VLIZ in overleg met vele Vlaamse en Nederlandse ambtenaren.

Specifiek rond deze nautische indicator ondervindt het VLIZ moeilijkheden om respons te krijgen.

Daarom wou ik vragen of u hier soms kon bij helpen.

Is de tekst in bijlage in die mate OK dat hij aan het ruime publiek veilig kan verspreid worden?

Alvast dank voor de moeite,

Youri Meersschaut

Afdeling Maritieme Toegang  
Celhoofd milieu en informatica

**Van:** SLABBINCK, Rony

**Verzonden:** donderdag 14 oktober 2010 15:19

**Aan:** MEERSSCHAUT, Youri

**CC:** DESCAMPS, Antoine; MESUERE, Martin

**Onderwerp:** RE: Schelde-estuarium indicatoren (aMT-MOW): akkoord ontwerp tekst indicator 'nautisch beheer'

Beste Youri,

Vooreerst mijn dank om de (ontwerp)indicatoren m.b.t. het nautisch beheer aan mij voor te leggen. Het nautisch beheer valt verdragsrechtelijk onder de verantwoordelijkheid van de Permanente Commissie (PC). Het is dan ook wenselijk dat de beide PC-secretarissen, dus niet alleen ikzelf maar ook Aat de Jong ([aat.de.jong@rws.nl](mailto:aat.de.jong@rws.nl)) deze ontwerpindicatoren zouden ontvangen. Naar ik van Dries Vervoort en Rik Goetinck heb vernomen zou dit ook afgesproken zijn in het kader van de stuurgroep O&M. Aldus kunnen Aat en ik de tekst gezamenlijk beoordelen en bekijken of we daarbij anderen moeten betrekken (bijv. de Schelde Directeuren Vergadering). Aldus wordt er hierover Vlaams-Nederlandse afstemming in PC kader bereikt.

Verder zou het handig zijn dat u in uw e-mail naar Aat en mezelf situeert waarom, hoe en door wie het voorstel van nautische indicatoren tot stand is gekomen.

Met vriendelijke groet,  
Rony

**From:** MEERSSCHAUT, Youri [<mailto:youri.meersschaut@mow.vlaanderen.be>]

**To:** Ann-Katrien Lescrauwaet [<mailto:annkatrien.lesrauwaet@vliz.be>]

**Sent:** Thu, 14 Oct 2010 15:25:07 +0200

**Subject:** FW: Schelde-estuarium indicatoren (aMT-MOW): akkoord ontwerp tekst indicator 'nautisch beheer'  
Beste Katrien,

Ik ben al een stapje verder (zie mail hieronder).

Zou je me nog eens opnieuw een formele inleiding (met wat context) van de vraag rond deze indicator kunnen mailen, dan plak ik dat in mijn mail en stuur het naar die Nederlandse en Vlaamse heren.

Alvast bedankt, Youri

-----Original Message-----

From: Ann-Katrien Lescrauwaet [<mailto:ann-katrien@vliz.be>]

Sent: vrijdag 15 oktober 2010 16:35

To: [youri.meersschaut@mow.vlaanderen.be](mailto:youri.meersschaut@mow.vlaanderen.be)

Cc: [heidi.debergh@vliz.be](mailto:heidi.debergh@vliz.be)

Subject: Fw: RE: Schelde-estuarium indicatoren (aMT-MOW): akkoord ontwerp tekst indicator 'nautisch beheer'

Beste Youri

Dank voor uw mail.

In de mail hieronder vindt u een overzicht van de contacten en communicatie rond deze indicatoren.

Net daaronder vindt u een ontwerp tekst die als inleiding kan dienen voor een begeleidende mail. Hopelijk voldoet dit aan uw verwachtingen. Zoniet doen we graag snel de nodige aanpassingen/aanvullingen.

Met vriendelijke groet,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
Figures&Policy  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
annkatrien.lescrauwaet@vliz.be  
www.vliz.be

>

> Overzicht communicatie rond indicator nautisch beheer:

> · 11/09/2009 - Eerste contact ScheldeRadarketen (Johan Raes, Rob  
> Scipio)

> · 19/10/2009 - Bezoek ScheldeRadarketen (Johan Deman, Gerrie  
> Eikenhout)

> · 22/10/2009 - Infodag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (gesprek  
> met Martin Mesuere, Antoine Descamps, .)

> · 18/11/2009 - Overleg Afdeling Scheepvaartbegeleiding (Antoine  
> Descamps, Lieven Dejonckheere)

> · 24/11/2009 - Mail naar dhr. Antoine Descamps, Lieven Dejonckheere  
> met opsommen van de gemaakte afspraken in het overleg met de Afdeling  
> Scheepvaartbegeleiding (aanleveren data 'wachttijden')

> · 24/11/2009, 29/12/2009, 4/01/2010, 11/01/2010. - Mails naar dhr.  
> Kees Schefferlie m.b.t. scheepsbewegingen en ongevallen (data ontvangen)

> · Januari/februari 2010 - contact met Gerrie Eikenhout en Stefaan  
> Priem omtrent data ongevallen en scheepsbewegingen (data ontvangen)

> · 20/01/2010, 16/02/2010, 14/04/2010 - Mail naar dhr. Lieven  
> Dejonckheere m.b.t. gemaakte afspraken

> · 20/04/2010 - Telefonisch en mail contact met dhr. Christophe  
> Dutoit omtrent gemaakte afspraken

> · 4/05/2010 - Mail naar dhr. Christophe Dutoit: herinnering vorige  
> mail

> · 11/05/2010 - Telefonisch en mail contact met mvr. Eva Descamps

> · 12/07/2010, 2/08/2010 - Herhaaldelijk telefonisch en mail contact  
> met dhr. Lieven Dejonckheere m.b.t. aanleveren data, goedkeuren van de  
> indicator ontwerptekst

> · 5/08/2010 - Mail naar dhr. Johan Deman met vraag tot aanpak om  
> goedkeuring van de ontwerptekst te kunnen bekomen

> · 7/09/2010 - Mail naar dhr. Antoine Descamps, Martin Mesuere met  
> vraag tot goedkeuring van de ontwerptekst voor 1 oktober

> · 4/10/2010 - Mail naar dhr. Youri Meersschaut met vraag om hulp  
> bij goedkeuring van deze indicator door GNA

>

> ontwerpdekst voor inleiding

>

> Vanuit Afdeling Maritieme Toegang (AMT-MOW Vlaanderen) werd aan het VLIZ de

> opdracht gegeven om een set indicatoren van duurzame ontwikkeling voor het

> Schelde-estuarium te identificeren. Het project is gestart vanuit het

> programmaplan (luik natuurlijkheid) van de Werkgroep Onderzoek & Monitoring

- > van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie en kadert binnen de
- > Nederlands-Vlaamse Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium en de
- > Scheldeverdragen.
- >
- > De set verenigt indicatoren die per definitie een geïntegreerde benadering
- > inhouden, vanuit verschillende bestaande socio-economische, natuur- en
- > milieudoelstellingen. De set is gebiedsdekkend voor Nederland en Vlaanderen,
- > en werd gekoppeld aan de werking van de ScheldeMonitor
- > ([www.scheldemonitor.org/indicatoren1.php](http://www.scheldemonitor.org/indicatoren1.php)) en het dataportaal
- > (<http://www.scheldemonitor.org/data.php>).
- >
- > Enkele van de indicatoren die werden geselecteerd voor de toegankelijkheid
- > van de Scheldelovens betreffen de nautische vlotheid (eerst gedefinieerd aan
- > de hand van verhouding tussen de afgelegde weg binnen het estuarium en de
- > daartoe benodigde tijdspanne, maar later herzien en gedefinieerd aan de hand
- > van wachttijden t.o.v. de 'nullijn') en de nautische veiligheid (trend in
- > het aantal ongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen per
- > jaar). Deze indicatoren werden reeds voorgesteld in het Beoordelingskader
- > Schelde-estuarium 2004, BKSE (van Ecolas e.a.) en kenden een breed
- > draagvlak. Opname in de huidige geïntegreerde indicatorenset bleek dan ook
- > logisch en werd volledig gesteund door de stuurgroep van het project
- > Schelde-indicatoren. De nautische veiligheidsindicator wordt verder ook
- > jaarlijks gerapporteerd overeenkomstig de Beheersovereenkomst van het
- > Agentschap MDK. De definitie van de nautische vlotheidsindicator werd
- > aangepast volgens de huidige inzichten uit de studie ketenbenadering.
- >

**Van:** MEERSSCHAUT, Youri

**Verzonden:** maandag 25 oktober 2010 14:32

**Aan:** SLABBINCK, Rony; [aat.de.jong@rws.nl](mailto:aat.de.jong@rws.nl)

**Onderwerp:** nautische indicatoren voor de Schelde

Beste Rony en Aat

Vanuit Afdeling Maritieme Toegang (AMT-MOW Vlaanderen) werd aan het VLIZ de opdracht gegeven om een set indicatoren van duurzame ontwikkeling voor het Schelde-estuarium te identificeren. Het project is gestart vanuit het programmaplan (luik natuurlijkheid) van de Werkgroep Onderzoek & Monitoring van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie en kadert binnen de Nederlands-Vlaamse Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium en de Scheldeverdragen.

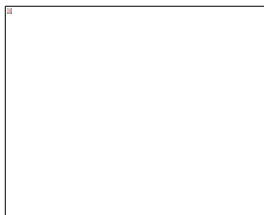
De set verenigt indicatoren die per definitie een geïntegreerde benadering inhouden, vanuit verschillende bestaande socio-economische, natuur- en milieudoelstellingen. De set is gebiedsdekkend voor Nederland en Vlaanderen, en werd gekoppeld aan de werking van de ScheldeMonitor ([www.scheldemonitor.org/indicatoren1.php](http://www.scheldemonitor.org/indicatoren1.php)) en het dataportaal (<http://www.scheldemonitor.org/data.php>).

Enkele van de indicatoren die werden geselecteerd voor de toegankelijkheid van de Scheldehavens betreffen de nautische vlotheid (eerst gedefinieerd aan de hand van verhouding tussen de afgelegde weg binnen het estuarium en de daartoe benodigde tijdspanne, maar later herzien en gedefinieerd aan de hand van wachttijden t.o.v. de 'nullijn') en de nautische veiligheid (trend in het aantal ongevallen in verhouding tot het aantal scheepsbewegingen per jaar). Deze indicatoren werden reeds voorgesteld in het Beoordelingskader Schelde-estuarium 2004, BKSE (van Ecolas e.a.) en kenden een breed draagvlak. Opname in de huidige geïntegreerde indicatorenset bleek dan ook logisch en werd volledig gesteund door de stuurgroep van het project Schelde-indicatoren.

Bedoeling is om die indicatoren voor het ruime publiek toegankelijk te maken.

Daarom wou ik vragen of u beiden zou kunnen terugkoppelen met het VLIZ (contactpersoon [annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)) of de tekst in bijlage in die mate OK is dat hij aan het ruime publiek veilig kan verspreid worden?

Met dank voor deze moeite,



ir. Youri Meersschaut  
celhoofd Milieu en Informatica  
Vlaamse overheid  
Departement Mobiliteit en Openbare Werken  
**Afdeling Maritieme Toegang –cel Milieu & Informatica**  
Tavernierkaai 3 - 2000 Antwerpen  
T.03 222 08 00 – G.0477 58 12 76 - F.03 231 20 62  
[www.maritiemetoegang.be](http://www.maritiemetoegang.be)

-----  
DISCLAIMER :

Deze e-mail en zijn bijlagen zijn louter informatief. Niemand kan rechten doen gelden op basis van zijn inhoud. Officiële standpunten en beslissingen worden steeds per brief bevestigd.

Denk aan het milieu voor u dit bericht afdrukt.

**Van:** SLABBINCK, Rony

**Verzonden:** vrijdag 29 oktober 2010 17:00

**Aan:** MEERSSCHAUT, Youri

**CC:** Jong, Aat de (DZL)

**Onderwerp:** RE: nautische indicatoren voor de Schelde

Beste Youri,

Aat en ik hebben afgesproken om dit voor de leggen aan de Schelde Directeuren Vergadering (SDV) van 24 november a.s. waarna wij je de reactie van de SDV zullen bezorgen.

Met vriendelijke groet,  
Rony

**From:** MEERSSCHAUT, Youri [<mailto:youri.meersschaut@mow.vlaanderen.be>]  
**To:** Ann-Katrien Lescrauwaet [<mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be>]  
**Sent:** Wed, 03 Nov 2010 09:29:38 +0100  
**Subject:** FW: nautische indicatoren voor de Schelde  
Beste Ann-Katrien,

Enige feedback over de “vooruit”gang rond deze indicator, zie mail in bijlage.

Past dit nog in jullie planning?

Mvg, Youri Meersschaut

**From:** Ann-Katrien Lescrauwaet [<mailto:ann-katrien@vliz.be>]  
**Sent:** woensdag 3 november 2010 22:09  
**To:** MEERSSCHAUT, Youri  
**Subject:** Re: FW: nautische indicatoren voor de Schelde

Beste Youri,

We zijn gerustgesteld dat er een reactie zal komen, planning is in deze fase niet meer aan de orde.  
Bedankt voor de opvolging.  
met vriendelijke groet,

Ann-Katrien Lescrauwaet  
*Figures&Policy*  
VLIZ - Vlaams Instituut voor de Zee  
InnovOcean site, Wandelaarkaai 7  
B-8400 Oostende  
t +32 (0) 59 34 21 46  
f +32 (0) 59 34 21 31  
gsm +32 (0) 475 49 34 52  
[annkatrien.lescrauwaet@vliz.be](mailto:annkatrien.lescrauwaet@vliz.be)  
[www.vliz.be](http://www.vliz.be)